CENA 2 ZŁ.

FLOTA POLSKA

N 43 R 1938



PRZYBYŁ DO WARSZAWY PIERWSZY POSEŁ RZECZYPOSPOLITEJ LITEWSKIEJ W POLSCE PŁK. KAZIMIERZ SKIRPA, DOTYCHCZASOWY DELEGAT LITWY DO LIGI NARODÓW.

NA ZDJĘCIU — P. MIN. SKIRPA W TOWARZYSTWIE RADCY KOŚCIAŁKOWSKIEGO I SEKRETARZY POSELSTWA LITEWSKIEGO W WARSZAWIE, PO PRZYBYCIU NA DWORZEC GŁÓWNY.

FLOTA POLSKA

czasopismo gospodarcze dla spraw żeglugi morskiej powietrznej i kolonjalnych

POD REDAKCJĄ RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO, TOMASZA Ks. LUBOMIRSKIEGO i GENERAŁA w. p. E. HOHENAUERA de CHARLENZ.

Rok XI *Warszawa, 1938 r.* *Nr. 43*

NUMER POŚWIĘCONY XX-LECIU ODRODZONEJ POLSKI.

STOSUNKI POLSKO-JUGOSŁOWIAŃSKIE



W Belgradzie bawił minister komunikacji płk. Juliusz Ulrych, który przybył do stolicy Jugosławii, celem złożenia rewizyty min. dr Spaho, w związku z niedawną wizytą jugosłowiańskiego ministra komunikacji w Polsce.
Na zdjęciu min. Ulrych podczas wizyty u premiera i ministra spraw zagranicznych Jugosławii Stojadinowicza.

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

DWADZIEŚCIA LAT HANDLU MORSKIEGO ODRODZONEJ POLSKI

Dziś w r. 1938 po 20 latach istnienia Odrodzonej Polski towary polskie docierają daleko daleko.

Niema takiej części świata, takiego kraju, gdzie byłyby nieznane polskie wyroby te lub inne, gdzie ludzie nie korzystaliby z dobrodziejstwa pracy polskiej.

Dziś wszystkie kraje europejskie, wszystkie kraje azjatyckie i nawet te najbardziej oddalone, jak Makao, Chiny, Japonia, Syjam, Indochiny, Filipiny, Hong-Kong, Indie Brytyjskie, Holenderskie, Malaje Brytyjskie wyspy Borneo brytyjskie, Wyspy Bahrein są odbiorcami wyrobów polskich.

Dziś drogami morskimi towar polski wchodzi na rynki wszystkich krajów Afryki, Ameryki, Australii. Spotkamy go zarówno w Etiopi, na wyspach Kanaryjskich,, w Rodesji, jak w Gwatemalii, Meksyku, Salwadorze i na wyspach Haiti, w Australii i na najbardziej od nas odległych wyspach Oceanii.

W roku ubiegłym wywieźliśmy ogółem 149.966 tysięcy kwintali towarów polskich, w tym przez Gdynię 71.505 tys. kwintali, a przez Gdańsk 51.229 tys., czyli przez porty polskie razem 122.734 tys. kwintali, a drogą lądową tylko 27.232 tys.

Cyfry te są niezwykle wymownym wyrazem znaczenia dróg morskich dla naszej ekspansji gospodarczej.

Aliści. Przy powstaniu Państwa polskiego w pierwszych latach jego istnienia, ani kontakty z rynkami zamorskimi, nie były tak liczne, ani rozmiar wywozu, mimo mniejszych barier celnych i utrudnień wwozu nie był tak imponujący.

Gdynia wówczas dopiero się naradzała i naradzała się nasza marynarka handlowa, powstawały przedsiębiorstwa żeglugowe prywatne, upadały, tworzyły się nowe, nowe wysiłki armatorów.

Stosunki z Gdańskiem były anormalne w r. 1920 do 1922, wojna gospodarcza z Niemcami, wojna z bolszewikami, nieustalone granice państwa, powstanie górnośląskie, walki o Wilno ,o Lwów, o Warmię, brak przepisów prawnych odnośnie statystyki i liczne zmiany wartości pieniądza polskiego.

Wszystko to w pierwszych latach istnienia Polski utrudniało stworzenie ścisłej i zróżniczkowanej statystyki, a zwłaszcza statystyki naszego handlu drogami morskimi.

Statystyka polska za rok 1919 posiada tylko liczby przywozu za listopad i grudzień, wywóz za te miesiące jest tak niekompletny, że nie opublikowano go.

W latach następnych (1920—1927) przywóz i wywóz z Polski przedstawiał się następująco w kwintalach:

W roku	przywóz:	wywóz:
1920	35.298	6.203
1921	48.450.458	20.280.442
1922	41.250.220	91.415.967
1923	31.942.067	176.477.578
1924	24.135.079	157.398.288
1925	34.107.371	136.027.082
1926	24.384.895	223.039.351
1927	49.030.601	203.560.382

Od r. 1927 Główny Urząd Statystyczny wydaje specjalne publikacje, dotyczące handlu zagranicznego

POLSKI HANDEL ZAGRANICZNY Z OZNACZENIEM TOWARÓW OD r. 1927 DO 1938

— 1928 — 1937

Towary	1928a	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	%b
	W kwintalach — *En quintaux*										
									Przywóz —		
Ogółem	51 653 765	50 878 769	35 710 280	29 305 683	17 868 034	23 564 870	25 553 312	25 728 296	30 662 568	36 850 557	100,0
Surowce włókiennicze	1 253 877	1 179 268	1 013 478	984 939	823 084	950 807	888 111	1 050 482	1 172 961	1 164 747	3,1
Bawełna i odpadki	763 967	663 950	607 425	554 755	510 061	609 387	676 085	668 794	736 168	..	2,1
Wełna i odpadki	172 502	204 537	189 099	215 504	179 935	215 359	189 193	225 244	271 367	229 183	0,6
Inne	317 408	310 781	216 054	216 680	133 088	126 061	122 833	156 444	165 426	153 540	0,4
Maszyny, aparaty i sprzęt elektrotechniczny	818 351	716 497	378 767	210 009	90 672	88 350	100 192	131 888	182 009	230 918	0,6
Żelastwo	5 312 478	5 162 574	3 335 686	3 665 642	1 228 269	3 129 868	3 079 871	3 600 795	4 611 836	6 431 285	17,5
Przetwory chemiczne i farmaceutyczne; farby	6 866 135	8 050 685	4 493 391	2 198 103	1 176 354	1 305 922	1 401 297	1 111 394	2 218 946	2 560 655	7,0
Skóry surowe	220 813	149 481	205 539	178 480	163 720	181 336	255 490	276 210	253 368	242 578	0,7
Środki transportowe	194 259	183 631	102 266	38 880	16 934	41 697	20 808	42 748	57 837	101 761	0,3
Skóry futrzane	31 592	34 672	30 204	30 672	34 951	28 436	27 017	29 174	[illegible]	27 401	0,1
Owoce, jagody — jadalne	318 702	410 135	601 812	615 950	328 265	453 003	552 176	750 492	[illegible]	600 469	1,6
Rudy, żużle, popioły	8 354 324	10 272 008	6 498 998	5 619 874	2 293 282	3 551 870	3 558 396	4 477 889	5 517 143	8 562 378	[illegible]
Przędza, niedoprzęd	72 868	64 002	54 188	45 220	27 359	24 342	19 431	21 657	29 721	32 320	0,1
Tytoń i wyroby tytoniowe	102 886	165 044	192 707	102 807	85 383	72 165	86 542	82 336	64 781	82 347	0,2
Szmaty	233 735	196 266	186 258	178 131	159 535	163 328	198 476	201 501	241 034	236 279	0,6
Miedź, blacha miedziana	111 761	104 101	72 511	51 876	48 638	78 554	113 211	125 122	147 222	179 183	0,5
Papier i wyroby z niego	706 359	617 614	592 044	399 758	308 818	338 163	364 009	412 835	401 210	562 827	1,5
Wyroby włókiennicze, odzież	58 299	54 801	41 733	38 211	20 560	19 117	21 399	23 681	21 146	27 289	0,1
Śledzie świeże, solone	711 324	839 670	881 432	523 251	448 133	421 427	398 095	455 374	516 701	604 094	1,6
Kawa, herbata, kakao	154 489	164 107	160 379	159 858	145 380	168 915	151 113	143 547	148 552	144 970	0,4
Tłuszcze i oleje roślinne i zwierzęce	625 813	716 334	617 898	505 033	460 251	327 270	287 674	235 647	271 731	261 993	0,7
Nasiona, ziarna i owoce oleiste; kopra	306 656	283 445	238 610	256 207	599 892	817 116	1 009 573	537 551	402 804	453 954	1,2
Kauczuk surowy, myty	19 291	27 788	26 496	22 267	25 341	33 634	51 119	43 665	48 712	61 481	0,2
Skóry wyprawione	41 480	38 409	25 993	10 668	6 463	6 609	5 417	5 832	6 060	5 703	0,0
Ryż	1 009 298	563 280	533 559	782 918	466 240	641 990	442 148	473 734	547 383	477 393	1,3
Inne towary	24 228 820	20 882 957	15 526 271	12 785 929	8 911 521	10 697 952	12 441 747	11 494 782	13 264 010	13 799 222	37,5
									Wywóz —		
Ogółem	204 235 621	210 371 210	189 220 258	187 032 302	135 035 338	129 857 707	145 649 910	134 418 043	129 640 265	149 966 861	100,
Drewno, wyroby z drewna	48 877 459	37 440 142	28 013 314	18 076 786	10 426 511	17 134 862	19 631 862	17 309 620	16 764 760	16 930 605	11,3
Węgiel	128 629 236	139 338 051	124 974 126	138 229 651	102 227 729	90 980 328	98 799 686	89 063 177	83 623 102	110 034 493	73,4
Szynki, polędwice wieprzowe w opakowaniu hermetycznym							19 676	40 945	113 116	191 647	0,1
Bekony	7 082	120 432	243 842	529 102	536 019	400 830	233 783	304 661	190 701	213 637	0,1
Wyroby włókiennicze, odzież	88 172	116 522	73 998	75 608	55 365	61 343	71 138	73 352	75 042	78 496	0,1
Jęczmień	1 111 413	2 442 757	2 168 435	1 381 203	1 456 092	1 454 743	2 651 927	2 852 241	3 772 397	1 923 831	1,3
Cynk i pył cynkowy	1 330 596	1 403 687	1 400 157	1 169 062	784 841	675 795	665 729	593 635	652 898	747 425	0,5
Jaja	545 606	534 926	551 113	480 954	374 021	225 055	212 259	229 322	241 170	262 794	0,2
Trzoda chlewna szt.	1 279 025	960 024	720 318	374 044	192 739	107 024	164 624	150 779	196 596	229 734	×
Żelazo i stal	317 887	930 706	2 522 074	2 206 356	639 640	1 463 450	929 949	1 078 327	1 433 545	1 167 905	0,8
Mięso świeże i mrożone, solone	288 697	175 482	206 740	251 367	50 898	42 171	36 937	68 777	134 661	157 782	0,1
Len i odpadki	162 087	166 375	115 593	68 822	73 811	56 317	73 294	140 376	218 333	177 380	0,1
Masło	109 744	150 814	121 168	124 604	12 280	16 091	44 369	56 856	109 066	81 095	0,1
Przędza, niedoprzęd	34 575	60 306	69 209	67 091	52 508	40 531	26 969	20 267	20 388	24 545	0,0
Skóry surowe	67 822	52 237	102 069	103 445	122 568	89 243	27 830	39 428	31 638	59 683	0,0
Blacha żelazna i stalowa	359 310	495 435	901 046	902 635	198 176	540 747	386 137	310 393	504 090	505 811	0,3
Żyto	70 686	2 003 807	3 829 364	1 327 233	2 193 608	3 662 182	4 344 771	4 142 139	2 766 880	744 602	0,5
Rury żelazne i stalowe	575 149	668 369	536 115	432 955	208 708	290 463	365 236	347 867	269 364	373 983	0,2
Nasiona	308 133	503 504	303 999	312 460	274 909	307 228	243 606	208 155	312 024	156 974	0,1
Szyny kolejowe	263 509	144 899	205 377	340 295	415 171	437 304	628 361	489 899	271 556	535 102	0,4
Koks	1 627 083	1 498 594	1 965 350	2 457 798	1 967 233	1 690 337	3 626 264	3 063 256	3 567 516	3 681 340	2,5
Nawozy	628 637	534 766	804 838	1 166 226	885 975	837 350	816 783	1 231 351	1 196 413	1 115 748	0,7
Groch, fasola	667 722	661 497	531 593	398 244	487 751	402 522	221 513	727 026	445 168	343 359	0,2
Pierze i puch ptasi	21 464	19 329	13 946	13 150	13 236	13 073	15 070	11 427	16 838	21 085	0,0
Słód	3 883	424	11 532	10 983	20 709	617	35 259	177 358	262 499	273 284	0,2
Skóry futrzane	3 994	6 167	9 170	10 035	6 125	7 852	7 131	10 605	8 143	9 474	0,0
Cukier	1 857 839	2 986 860	3 970 809	3 450 697	1 854 708	1 138 920	1 007 822	1 073 757	618 406	521 639	0,3
Parafina	238 177	279 999	237 311	219 151	200 485	221 770	185 963	192 282	109 918	175 135	0,1
Gazolina, benzyna	553 634	377 601	336 698	623 297	569 895	501 025	556 206	414 949	493 861	407 849	0,3
Mąka żytnia	20 002	23 733	316 071	483 903	166 650	238 207	990 071	966 690	1 517 939	260 513	0,2
Owies	77 772	376 227	572 014	30 542	31 640	153 797	255 382	899 776	982 477	371 660	0,2
Mąka pszenna	13	31 287	196 116	282 542	137 074	78 937	164 416	660 465	1 029 838	237 637	0,2
Pszenica	21 653	19 348	570 183	485 821	661 471	419 291	791 337	688 603	694 737	101 302	0,1
Inne towary	15 276 804	16 806 697	13 345 886	11 361 055	8 041 731	6 275 320	7 190 13[illegible]	[illegible] 433 484	7 198 628	8 178 046	5,4

a Bez obrotów uszlachetniających. b Obrót ogólny (przywóz względnie wywóz) w roku 1937 = 100,0.

POLSKI HANDEL MORSKI W R. 1937*) W WADZE I WARTOŚCI

Czasokres *Période*	Przywóz — *Importations*: Ogółem *Total*	drogą lądową *voie terrestre*	drogą morską — *voie maritime*: przez porty polskiego obszaru celnego a *par les ports du territ. douanier polonais* a	w tym — *dont*: przez Gdańsk a *par Dantzig* a	przez Gdynię *par Gdynia*	Wywóz — *Exportations*: Ogółem *Total*	drogą lądową *voie terrestre*	drogą morską — *voie maritime*: przez porty polskiego obszaru celnego a *par les ports du territ. douanier polonais* a	w tym — *dont*: przez Gdańsk a *par Dantzig* a	przez Gdynię *par Gdynia*
	Waga w kwintalach c — *Poids en quintaux* c									
1928 b	51 653 765		.	16 104 007	.	204 235 621		.	67 481 019	
1929	50 878 769	33 099 355	17 779 414	15 599 154	2 180 260	210 371 210	117 704 491	92 666 719	68 646 207	24 020 512
1930	35 710 280	24 964 156	10 746 124	7 315 781	3 430 343	189 220 258	86 585 291	102 634 967	73 312 890	29 322 077
1931	29 305 683	19 757 930	9 547 753	4 478 399	5 069 354	187 032 302	64 773 457	122 258 845	76 527 705	45 731 140
1932	17 868 034	10 950 395	6 917 639	3 450 735	3 466 904	135 035 338	38 346 733	96 688 605	51 216 917	45 471 688
1933	23 564 870	12 952 200	10 612 670	3 622 315	6 990 355	129 857 707	34 072 237	95 785 470	45 910 385	49 875 085
1934	25 553 312	14 026 537	11 526 775	3 765 159	7 761 616	145 649 910	33 596 400	112 053 510	52 576 685	59 476 825
1935	25 728 296	13 103 753	12 624 543	3 963 525	8 661 018	134 418 043	29 626 184	104 791 859	42 264 649	62 527 210
1936	30 662 568	13 797 392	16 865 176	5 259 149	11 606 027	129 640 265	22 814 268	106 825 997	44 232 617	62 593 380
1937	**36 850 557**	**14 098 760**	**22 751 797**	**7 998 332**	**14 753 465**	**149 966 861**	**27 231 714**	**122 735 147**	**51 229 356**	**71 505 791**
I	2 845 357	919 539	1 925 818	471 366	1 454 452	12 879 608	1 666 440	11 213 168	5 699 283	5 513 885
II	2 329 634	844 469	1 485 165	473 499	1 011 666	10 501 372	2 081 797	8 419 575	3 657 014	4 762 561
III	2 797 808	1 138 864	1 658 944	435 123	1 223 821	12 419 563	2 458 152	9 961 411	4 169 976	5 791 435
IV	3 389 382	1 158 335	2 231 047	780 160	1 450 887	12 859 170	1 983 363	10 875 807	4 620 323	6 255 484
V	2 190 522	825 076	1 365 446	302 163	1 063 283	10 700 171	2 187 705	8 512 466	3 246 449	5 266 017
VI	3 480 054	1 202 402	2 277 652	1 098 139	1 179 513	13 258 617	2 267 302	10 991 315	4 602 811	6 388 504
VII	3 611 037	1 317 343	2 293 694	753 665	1 540 029	12 740 747	2 268 960	10 471 787	4 331 839	6 139 948
VIII	3 580 070	1 462 040	2 118 030	1 042 830	1 075 200	12 420 014	2 110 137	10 309 877	4 006 640	6 303 237
IX	3 913 605	1 503 832	2 409 773	847 529	1 562 244	11 798 987	2 052 698	9 746 289	3 839 290	5 906 999
X	2 810 714	1 374 113	1 436 601	588 186	848 415	13 610 682	2 645 351	10 965 231	4 249 126	6 716 105
XI	2 813 275	1 083 510	1 729 765	724 654	1 005 111	13 828 013	2 981 558	10 886 485	4 414 822	6 481 633
XII	3 089 099	1 269 237	1 819 862	481 518	1 338 344	12 859 658	2 477 944	10 381 714	4 401 732	5 979 982
	Waga w % — *Poids en pourcentages*									
1928 b	100,0		.	31,2	.	100,0			33,0	
1929	100,0	65,1	34,9	30,6	4,3	100,0	56,0	44,0	32,6	11,4
1930	100,0	69,9	30,1	20,5	9,6	100,0	45,8	54,2	38,7	15,5
1931	100,0	67,4	32,6	15,3	17,3	100,0	34,6	65,4	40,9	24,5
1932	100,0	61,3	38,7	19,3	19,4	100,0	28,4	71,6	37,9	33,7
1933	100,0	55,0	45,0	15,4	29,6	100,0	26,2	73,8	35,4	38,4
1934	100,0	54,9	45,1	14,7	30,4	100,0	23,1	76,9	36,1	40,8
1935	100,0	50,9	49,1	15,4	33,7	100,0	22,0	78,0	31,5	46,5
1936	100,0	45,0	55,0	17,2	37,8	100,0	17,6	82,4	34,1	48,3
1937	100,0	38,3	61,7	21,7	40,0	100,0	18,2	81,8	34,1	47,7
	Wartość w tysiącach złotych c — *Valeur en milliers de zlotys* c									
1928 b	3 362 164		.	887 979	.	2 507 999		.	588 383	
1929	3 110 982	2 254 273	856 709	793 404	63 305	2 813 360	2 043 621	769 739	699 119	70 620
1930	2 245 973	1 687 334	558 639	474 801	83 838	2 433 244	1 672 072	761 172	614 253	146 919
1931	1 469 242	1 099 083	369 159	262 821	106 338	1 878 597	1 122 487	756 110	472 665	283 445
1932	861 983	550 196	311 787	178 351	133 436	1 083 802	574 434	509 368	292 502	216 866
1933	826 994	405 852	421 142	123 986	297 156	959 643	436 188	523 455	284 425	239 030
1934	798 760	319 622	479 138	93 958	385 180	975 342	378 059	597 283	327 745	269 538
1935	860 645	333 669	527 076	77 172	450 604	925 040	336 044	588 996	278 077	310 919
1936	1 003 445	354 438	649 007	70 939	578 068	1 016 246	340 088	676 158	306 130	369 928
1937	**1 254 298**	**432 965**	**821 333**	**99 966**	**721 367**	**1 195 488**	**403 814**	**791 674**	**315 878**	**475 796**
I	90 756	28 842	61 914	5 344	56 570	98 360	28 366	69 994	38 211	31 783
II	81 511	26 811	54 700	6 839	47 861	92 276	30 333	61 943	27 113	34 830
III	106 660	33 995	72 665	7 016	65 649	107 837	35 760	72 077	27 533	44 544
IV	112 450	36 465	75 985	8 460	67 525	101 587	35 125	66 462	26 358	40 104
V	94 462	31 826	62 636	6 199	56 437	90 923	32 123	58 800	18 653	40 147
VI	108 760	34 857	73 923	11 536	62 387	91 188	31 962	59 226	21 629	37 597
VII	114 672	39 682	74 990	8 076	66 914	98 304	31 857	66 447	22 879	43 568
VIII	106 967	37 011	69 956	9 678	60 278	96 511	28 991	67 520	25 313	42 207
IX	113 217	39 892	73 325	10 289	63 026	90 617	30 441	60 176	24 711	35 465
X	106 121	42 403	63 718	9 184	54 534	108 228	36 328	71 900	26 769	45 259
XI	108 001	40 366	67 635	9 846	57 789	111 031	41 952	69 079	27 319	41 760
XII	110 721	40 815	69 906	7 489	62 417	108 524	40 579	67 949	29 408	38 541
	Wartość w % — *Valeur en pourcentages*									
1928 b	100,0		.	26,4	.	100,0			23,5	
1929	100,0	72,5	27,5	25,5	2,0	100,0	72,6	27,4	24,9	2,5
1930	100,0	75,1	24,9	21,2	3,7	100,0	68,7	31,3	25,3	6,0
1931	100,0	74,8	25,2	17,9	7,3	100,0	59,8	40,2	25,1	15,1
1932	100,0	63,8	36,2	20,7	15,5	100,0	53,0	47,0	27,0	20,0
1933	100,0	49,1	50,9	15,0	35,9	100,0	45,5	54,5	29,6	24,9
1934	100,0	40,0	60,0	11,8	48,2	100,0	38,8	61,2	33,6	27,6
1935	100,0	38,7	61,3	9,0	52,3	100,0	36,3	63,7	30,1	33,6
1936	100,0	35,3	64,7	7,1	57,6	100,0	34,1	65,9	29,9	36,0
1937	100,0	34,5	65,5	8,0	57,5	100,0	33,8	66,2	26,4	39,8

a W latach 1928 i 1929 — przez wszystkie urzędy celne położone na obszarze W. M. Gdańska. b Bez obrotów uszlachetniających. c W danych dotyczących wagi wywozu w poszczególnych miesiącach nie uwzględniono wagi spirytusu. Waga ta została uwzględniona w sumach obrotów rocznych. Również wyłącznie w danych rocznych uwzględniona jest wartość spirytusu wywiezionego przez port Gdańsk.

a Au cours des années 1928 et 1929 — par toutes les douanes situées sur le territoire de la V. L. de Dantzig. b Trafic de perfectionnement non compris. c Dans les données relatives au poids des exportations pour les différents mois, il n'est pas tenu compte du poids de l'alcool. Ce poids a été pris en considération dans les chiffres annuels du trafic. Seulement dans les données annuelles a été également prise en considération la valeur de l'alcool exporté par le port de Dantzig.

Statystyka Polski, seria C, zesz. 79

*) Dane liczbowe według Główn. Urzędu Statystycznego.

POLSKI HANDEL ZAGRANICZNY Z POSZCZEGÓLNEMI KRAJAMI W ROKU 1937 W ZESTAWIENIU Z HANDLEM PRZEZ GDAŃSK I GDYNIĘ.

1937

Kraje / Pays	Przywóz — Importations: Ogółem / Total (q)	w tym przez / dont par: Gdańsk / Dantzig (q)	Gdynia / Gdynia (q)	Ogółem / Total (1 000 zł)	w tym przez / dont par: Gdańsk / Dantzig (1 000 zł)	Gdynia / Gdynia (1 000 zł)	Wywóz — Exportations: Ogółem / Total (q)	w tym przez / dont par: Gdańsk / Dantzig (q)	Gdynia / Gdynia (q)	Ogółem / Total (1 000 zł)	w tym przez / dont par: Gdańsk / Dantzig (1 000 zł)	Gdynia / Gdynia (1 000 zł)
Ogółem	34 850 557	7 998 332	14 753 465	1 254 298	99 966	721 367	149 966 861	61 223 356	71 505 791	1 195 483	315 878	476 786
szt.	4 081	1 025	43				1 553 258	772	1 324			
Europa	28 586 564	5 910 829	8 690 297	801 964	64 569	309 679	127 255 596	43 453 665	56 672 636	955 819	278 309	289 602
Albania	—	—	—	—	—	—	482	47	310	58	13	59
Andorra	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Anglia	1 769 819	551 955	1 211 855	149 204	21 003	120 696	10 238 781	7 437 738	2 636 224	219 241	89 651	122 606
Austria	267 200	736	2 233	57 838	65	427	9 021 274	51 015	418	58 667	1 030	31
Belgia	1 513 498	69 214	1 309 898	68 320	3 001	39 795	9 408 827	4 006 212	5 123 605	68 990	44 937	19 043
Bułgaria	29 276	197	36	15 495	113	3	208 477	4 008	28 844	7 983	228	939
Czechosłowacja	1 836 674	589	542	48 989	16	61	3 083 374	890	51	61 949	109	11
Dania	756 281	126 855	626 269	16 917	3 375	12 283	3 407 817	1 704 968	1 686 583	15 318	8 943	5 395
Estonia	67 438	6 595	55 711	2 526	76	2 024	181 954	20 039	160 039	2 448	617	1 560
Finlandia	223 629	121 060	102 526	2 784	780	1 906	3 720 884	719 296	2 995 757	20 398	8 306	11 491
Francja	481 232	125 567	315 867	40 691	1 401	12 979	16 344 306	11 398 026	4 706 033	49 213	14 791	11 118
Gibraltar	—	—	—	—	—	—	391	53	338	127	24	103
Grecja	792 518	744 224	27 900	10 881	2 311	2 305	1 150 438	416 008	731 077	4 473	1 116	2 002
Hiszpania	281 873	3 110	278 361	4 822	121	4 657	54 189	4 470	44 024	6 765	96	5 358
Holandia	1 664 178	44 659	1 553 414	57 683	1 544	40 625	5 897 684	2 110 744	2 992 269	61 175	26 097	20 967
Irlandia	90 893	12 339	78 554	1 080	155	924	127 648	76 879	49 250	1 775	1 132	531
Islandia	40 052	18 550	21 502	1 127	607	519	232 855	198 152	34 703	636	489	147
Jugosławia	45 134	104	615	5 359	13	78	180 876	27 532	25 494	6 111	32	40
Litwa	55 182	22 880	21 643	780	117	275	6 106	6 030	—	67	30	—
Łotwa	37 570	510	29 701	965	5	559	1 455 598	102 763	1 045 805	4 387	556	1 541
Malta	1 190	—	1 190	16	—	16	469 513	144 460	324 877	1 668	328	872
Niemcy	10 744 173	1 328 488	26 234	182 166	10 470	2 059	7 447 251	403 493	93 859	173 019	12 155	3 153
Norwegia	835 471	275 095	558 250	19 328	4 331	12 377	4 448 765	941 107	3 992 585	22 101	9 965	11 714
Portugalia	108 210	20 514	87 553	3 701	1 181	2 310	335 045	254 502	80 704	4 764	3 512	1 228
Rumunia	540 878	694	31	8 588	23	21	320 451	—	550	10 552	—	10
Szpicberg	0	—	—	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Szwajcaria	14 822	210	32	17 112	27	40	2 241 930	181 642	1 529 900	21 603	3 280	3 173
Szwecja	3 140 534	1 933 223	1 197 470	37 319	7 587	27 844	28 827 414	9 428 626	19 230 802	75 155	27 302	44 507
Turcja	49 381	9 366	34 571	10 665	965	6 777	25 179	1 559	21 296	1 716	217	1 241
Węgry	181 185	91	12	8 085	14	16	286 917	—	36	7 061	—	4
Włochy	494 668	9 815	188 724	32 030	487	12 377	17 503 696	1 501 201	9 134 721	54 153	10 453	20 510
Wyspy włoskie Morza Egejskiego	—	—	—	—	—	—	0	—	—	0	—	—
Z.S.R.R.	2 623 811	484 187	769 591	14 500	2 181	5 706	117 694	5	492	4 415	0	16
Azja	1 230 974	178 826	1 049 842	91 241	12 382	77 416	1 728 406	407 301	1 300 322	51 205	10 121	39 870
Aden	42	—	42	8	—	8	427	13	394	41	4	37
Afganistan	6	1	4	98	18	38	7	—	7	6	—	5
Wyspy Bahrein	1 235	641	594	40	21	19	11	11	—	2	2	—
Borneo Brytyjskie	147	44	103	18	5	12	112	—	112	5	—	5
Brunei	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Butan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cejlon	15 008	3 836	11 157	4 388	993	3 393	414	73	341	30	11	19
Chiny	19 178	3 148	15 931	3 387	667	2 600	240 822	78 170	162 149	6 834	1 056	5 766
Cypr	3 451	57	3 390	190	4	186	2 400	801	1 500	112	35	75
Filipiny	478	3	474	37	0	17	2 873	1 049	1 816	233	93	139
Hadramaut	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hedżas i Nedżd	20	—	20	5	—	5	8 289	123	42	107	6	3
Hong-Kong	4	—	4	0	—	0	2 901	264	2 037	166	16	130
Indie Brytyjskie	808 652	119 698	688 782	44 607	4 178	39 884	193 255	27 287	165 920	9 219	1 359	7 824
Indie Holenderskie	146 428	40 105	106 095	18 949	4 883	13 760	120 288	33 950	86 028	2 761	708	1 955
Posiadłości francuskie w Indiach	—	—	—	—	—	—	9	9	—	1	1	—
Posiadłości portugalskie w Indiach	7	—	7	3	—	3	—	—	—	—	—	—
Indochiny	197	30	167	20	5	14	170	—	170	7	—	7
Irak	739	—	739	71	—	71	12 310	4 910	7 199	1 075	439	648
Japonia	15 281	3 290	11 816	3 537	185	3 083	458 414	103	453 130	9 476	10	9 332
Jemen	—	—	—	—	—	—	122	—	122	66	—	66
Kowejt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makao	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malaje Brytyjskie	52 159	6 715	45 411	8 449	1 061	7 365	40 051	939	38 785	1 210	65	1 137
Mandżuria	20 559	—	20 350	364	—	364	30 073	5	10 066	2 627	2	2 521
Nepal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palestyna	132 973	806	131 816	6 318	77	6 033	540 060	443 950	91 062	9 621	5 457	3 355
Persja	2 253	159	480	674	85	135	191 160	930	190 229	6 519	182	5 311
Sarawak	—	—	—	—	—	—	70	—	—	2	—	—
Syjam	66		30	3	0	3	2 651	160	2 491	156	10	145
Syria	12 432	—	12 431	246	—	245	81 455	14 005	65 240	1 662	266	1 261
Timor Portugalski	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afryka	2 993 832	1 683 386	1 410 068	71 703	9 448	62 214	4 856 963	880 229	3 981 578	26 805	8 306	18 106
Afr. Równ. Franc.	10	—	10	3	—	3	22	—	21	3	—	3
Alger	809 419	456 573	352 820	6 752	1 645	5 103	1 289 577	109 462	978 183	7 002	568	1 191
Angola	139	55	84	34	13	21	477	146	311	18	2	16
Dahomej	—	—	—	—	—	—	12	—	12	2	—	2
Egipt	158 242	60 180	97 752	18 091	240	17 841	1 065 778	168 475	897 170	9 071	5 068	3 955
Erytrea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Etiopia	22	—	12	4	—	4	0	—	—	0	—	—
Gambia	18	—	18	2	—	2	10	—	10	1	—	1
Gwinea Francuska	6	—	—	6	—	—	19	1	18	2	1	1
Gwinea Hiszpańska	—	—	—	—	—	—	46	44	—	2	2	—
Gwinea Portugalska	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kamerun Brytyjski	256	—	256	30	—	30	660	—	68	16	—	10
Kamerun Francuski	2 504	55	2 400	163	13	150	330	7	277	31	1	30
Wyspy Kanaryjskie	15	—	12	1	—	1	165	127	18	27	18	6
Kenia i Uganda	10 736	5 078	5 657	693	241	452	776	100	670	95	18	73
Kerguelen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Uwaga. Bydło w sztukach podano wyłącznie w „Ogółem".
Note. Le nombre de têtes est donné seulement dans le „Total".

1937

Kraje	Przywóz: Ogółem (q)	w tym przez: Gdańsk (q)	Gdynię (q)	Ogółem (1 000 zł)	w tym przez: Gdańsk (1 000 zł)	Gdynię (1 000 zł)	Wywóz: Ogółem (q)	w tym przez: Gdańsk (q)	Gdynię (q)	Ogółem (1 000 zł)	w tym przez: Gdańsk (1 000 zł)	Gdynię (1 000 zł)
Kongo Belgijskie	49 600	1 394	48 205	8 620	183	8 436	1 236 023	141	1 235 882	2 286	11	2 275
Wybrzeże Kości Słoniowej	9 363	1 578	7 785	1 133	220	913	175	—	175	31	—	31
Liberia	776	531	245	41	28	13	172	2	158	24	0	21
Libia	0	—	—	0	—	—	1	—	1	0	—	0
Madagaskar	1 610	554	1 054	201	60	141	4	—	4	1	—	1
Maroko Francuskie	474 987	148 035	326 946	3 934	1 347	2 585	26 850	15 227	11 464	1 619	490	1 116
Maroko Hiszpańskie	364 382	301 475	62 907	1 120	903	217	885	550	275	98	57	40
Maroko Tanger	0	—	—	0	—	—	5 093	334	1 184	81	9	20
Mauritius	—	—	—	—	—	—	358	—	358	19	—	19
Maurytania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mozambik	7 239	41	7 198	512	12	500	73 461	1 137	72 324	1 039	80	939
Niger Francuski	—	—	—	—	—	—	16	—	14	2	—	1
Nigeria	160 620	21 581	119 039	6 676	867	5 809	2 436	145	1 623	359	52	293
Niassaland Brytyjski	166	23	143	32	6	26	2	—	2	0	—	0
Płd.-Zach. Afr.	227	1	225	487	25	437	2 165	1 466	441	114	81	35
Wyspa Réunion	—	—	—	—	—	—	38	1	37	11	0	11
Rio de Oro	—	—	—	—	—	—	15	—	15	0	—	0
Rodezja Południowa	15 415	3 722	11 693	503	76	427	6 431	—	6 430	343	—	341
Rodezja Płn.-Wsch.	41	—	41	8	—	8	9	—	9	1	—	1
Rodezja Płn.-Zach.	777	493	284	51	10	41	27	—	27	7	—	7
Ruanda—Urundi	—	—	—	—	—	—	15	—	15	2	—	2
Sao Thomé i Principe	838	34	800	93	5	86	—	—	—	—	—	—
Senegal	953	7	946	25	1	24	816 758	48 201	768 557	1 505	71	1 434
Seszele	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sierra-Leone	557 651	467 495	90 156	2 362	1 493	869	22	10	12	3	1	2
Sokotra	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Somali Brytyjskie	246	228	18	15	11	3	2 680	8	—	60	4	—
Wybrzeże Francuskie Somali	—	—	—	—	—	—	32	4	24	6	1	4
Somali Włoskie	45	—	45	4	—	4	—	—	—	—	—	—
Sudan Anglo-Egipski	16 097	3 911	12 146	3 224	354	2 867	14 843	491	14 351	338	72	261
Sudan Francuski	—	—	—	—	—	—	566	—	566	15	—	15
Św. Helena	—	—	—	—	—	—	2	—	2	0	—	0
Tanganika	4 465	1 449	3 016	740	251	489	1 528	23	1 481	53	3	51
Togo mand. bryt.	2 413	—	2 413	85	—	85	5	—	5	1	—	1
Togo mand. franc.	105	105	—	10	10	—	51	—	51	6	—	6
Tristan da Cunha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tunis	220 651	94 562	126 089	1 181	314	866	124 590	91 395	33 186	692	441	248
Górna Wolta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zanzibar	237	63	173	41	14	27	91	24	67	6	3	3
W. Zielonego Przylądka	—	—	—	—	—	—	57 000	—	57 000	94	—	94
Złote Wybrzeże	56 069	11 193	44 875	5 813	1 027	4 786	1 467	326	1 020	212	43	165
Zw. Płd.-Afr.	67 482	2 921	64 557	11 019	69	10 949	125 582	42 286	78 053	6 519	1 195	5 206
Ameryka Północna	2 968 200	87 285	2 870 872	155 465	2 754	149 117	860 213	132 881	672 354	101 946	5 281	85 932
Kanada	43 873	38	43 817	6 316	28	6 171	6 673	2 920	3 474	1 005	243	666
Stany Zjednoczone	2 924 327	87 247	2 827 155	149 145	2 726	142 946	853 496	129 961	668 836	100 922	5 048	85 217
Kraje Am. Płn. oddz. nie wym.	0	—	0	4	—	0	44	—	44	19	—	19
Ameryka Środkowa	329 906	10 299	319 601	8 848	1 419	7 425	52 632	16 000	36 083	4 141	796	3 308
Guatemala	7 275	2 346	4 929	1 192	361	831	484	35	449	6	1	5
Honduras	2 152	—	2 152	116	—	116	61	12	49	8	2	6
Honduras Brytyjski	0	—	—	0	—	—	28	—	28	6	—	6
Kostaryka	2 221	543	1 678	369	105	264	4 311	15	4 295	170	6	162
Kuba	108 922	126	108 796	1 858	37	1 821	6 896	3 442	3 453	224	111	112
Meksyk	189 995	4 790	185 201	3 664	635	2 928	28 839	7 664	21 019	2 465	335	2 110
Nikaragua	568	357	210	89	51	35	168	3	165	9	2	7
Panama	0	—	—	0	—	—	1 736	715	1 021	378	125	253
Strefa kanału Panamskiego	—	—	—	—	—	—	32	26	6	6	4	2
Salwador	459	212	247	74	33	41	1 070	1 068	2	57	51	6
Kraje wysp. Am. Środk. (oprócz Kuby)	18 314	1 925	16 388	1 586	197	1 389	9 007	3 020	5 596	817	158	645
w tym S. Domingo	288	28	260	51	1	50	1 092	40	1 052	47	4	43
Haiti	11	11	—	1	1	—	447	27	420	52	5	47
Ameryka Południowa	611 485	225 865	385 215	78 120	8 966	69 115	3 619 529	642 674	2 976 306	37 055	7 683	29 083
Argentyna	310 436	155 909	154 523	34 709	5 606	29 097	3 098 305	481 507	2 611 803	20 764	4 841	15 748
Boliwia	357	—	356	92	—	92	10 001	5 890	1 606	712	266	390
Brazylia	159 302	54 559	104 704	19 059	1 994	17 042	352 028	125 237	225 887	8 800	1 574	7 129
Chile	58 503	3 217	55 277	9 651	546	9 101	701	148	233	31	2	22
Ekwador	21 342	6 200	14 820	1 222	312	800	575	—	274	28	—	21
Wyspy Falkland	0	—	—	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Gujana Brytyjska	—	—	—	—	—	—	124	—	124	18	—	18
Gujana Francuska	167	167	—	3	3	—	32	10	22	12	3	9
Gujana Holenderska	—	—	—	—	—	—	168	2	166	20	0	20
Kolumbia	31 972	1 156	30 815	7 718	161	7 557	22 033	282	21 600	3 646	102	3 532
Paragwaj	6 077	3 177	2 900	596	135	461	303	2	301	21	1	20
Peru	12 759	—	12 754	2 719	—	2 718	9 778	7 063	1 799	428	296	109
Urugwaj	6 261	167	6 093	1 656	92	1 563	62 610	11 523	50 729	2 027	431	1 587
Wenezuela	4 309	1 303	2 973	695	107	585	62 873	1 010	61 762	548	67	478
Oceania	128 740	1 648	127 030	46 927	425	46 385	56 127	2 928	53 198	743	140	598
Australia	105 312	1 553	103 698	38 083	403	37 570	54 478	2 316	52 156	491	102	385
Nowa Zelandia	23 118	15	23 103	8 773	4	8 764	1 619	598	1 021	248	36	211
Kraje Oceanii oddzielnie nie wymienione	310	80	230	71	18	51	35	14	21	4	2	2
Ziemie arktyczne i antarktyczne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Połowy (jedynie dalekomorskie)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zaopatrywanie statków morskich	—	—	—	—	—	—	11 506 821	5 677 493	5 829 328	15 868	7 963	1 885
Transporty dyspozycyjne	—	—	—	—	—	—	30 574	26 191	4 142	1 903	871	1 492

Polski, gdzie prowadzi specjalne rubryki handlu zagranicznego dokonywanego przez nasze porty, określa możliwie ściśle wartość przywożonych i wywożonych towarów, wprowadza specjalne karty zgłoszenia statystycznego (rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 11 kwietnia 1930 r. o statystyce celnej, Dziennik Ustaw R. P. Nr. 30 poz. 350) i w r. 1935 wprowadza specjalną klasyfikację, ustaloną przez Komitet Rzeczoznawców Statystycznych przy Lidze Narodów.

Podana obok tablica statystyczna wyraziście już uwypukla w latach od 1927 r. do obecnego roku rozmiar handlu morskiego Polski, uwzględniając oddzielnie handel przez Gdynię i Gdańsk i ogólny handel zagraniczny Polski, podany w kwintalach (q) jako waga i w tysiącach złotych jako wartość.

W tablicy tej podany jest również podział handlu na 12 miesięcy, określający wwóz i wywóz w poszczególnych miesiącach 1937 r. oraz waga i wartość w liczbach względnych, procentowych, uwypuklająca procentowy stosunek handlu drogami morskimi do naszego zagranicznego handlu drogami lądowymi.

Niezwykle znamienne są dane, dotyczące Gdyni, która jest nade wszystko naszym portem eksportowym, narzędziem naszej ekspnasji gospodarczej.

Gdy w r. 1928 Gdynia jeszcze nie bierze udziału w naszym eksporcie, od roku tego eksport Odrodzonej Polski przez ten port stale wzrasta i to tak, że w r. 1936 i 1937 stanowi 57.5% wartości całego eksportu Polski, a razem z Gdańskiem, przez który idzie w ostatnich dwóch latach już tylko 8% wartości eksportu polskiego, 65%.

Pragnąc dać obraz możliwie wyrazisty, z jakimi krajami obecnie utrzymuje stosunki handlowe Polska i ile towarów do tych krajów wwozi, a ile wywozi, czyli pragnąc dać rozmiary naszego handlu morskiego z poszczególnymi krajami świata, podaję dwie tablice danych urządzonej statystyki polskiej. Dane te określają nasz handel morski za rok 1937.

Jak wiemy w ostatnich latach utrudnienia w handlu zagranicznym wzrosły niepomiernie w postaci kontygentów, wyznaczonych przez poszczególne państwa, w postaci zakazu wywozu walut i t. p., niepomiernie zwłaszcza w Europie w następstwie kryzysu gospodarczego wzrosła walka państw o dodatnie bilanse handlowe i płatnicze, i to niekiedy wzrosła aż do wyżyn niebywałych, zwłaszcza, gdy europejski przemysł poznał b. bolesną dla siebie ekspansję niezwykle tanich towarów japońskich na rynki świata.

Handel jednak zagraniczny musi się z tym liczyć i musi ograniczać swój rozpęd, swe rozmiary. Pojęcie o tem, co i w jakich ilościach Polska wywoziła i co wwoziła w ciągu ostatniego dziesięciolecia daje tablica danych urzędowych polskich o handlu według towarów.

R. K.

20 LAT POLSKIEJ POLITYKI MORSKIEJ

Wiemy, że tylko te państwa posiadają większą lub mniejszą niezależność gospodarczą, tylko te państwa mogą brać udział większy w rządzeniu światem, które posiadają marynarkę własną.

Kto w wiekach średnich panował nad Morzem Śródziemnym, rządził światem, kto dziś posiada największą marynarkę handlową, dzięki której gospodarczo łączy i dzieli kontynenty, i oparcie tej marynarki marynarkę wojenną, ten panuje nad światem.

Rosja, dopóki nie wyszła przez Petersburg na morza, w polityce świata, w jego rozwoju cywilizacyjnym nie brała udziału.

Czterystomilionowe państwo chińskie, nie posiadające własnej marynarki, było jest terenem eksploatacji dla obcych mocarstw.

Podobnie i Polska odcięta od morza dostała się w blokadę gospodarczą i polityczną a rozbiory jej były już tylko tego zwykłym następstwem.

Nieodzownym warunkiem naszej mocarstwowości jest silne oparcie się o morze, intensywne czerpanie wszelkich dobrodziejstw, jakie ten dostęp do morza daje, a nade wszystko korzystanie z niekrępowanego naszego dostępu do wszystkich rynków i cywilzacji świata.

W zrozumieniu tego Polska Odrodzona od 1918 roku stale dążyła, by stać się w całem tego słowa znaczeniu państwem morskim.

Dążenia te jednak były uzależnione i są od własnych wysiłków Polski i od światowej polityki mocarstw morskich, a nade wszystko pośrednio lub bezpośrednio od koryfejki tej polityki — Anglii.

Stąd też polityka morska 20 lat Odrodzonej Polski rozpada się na trzy większe okresy:

1. Pierwszy okres od 1918 do 1926 r.: Niedostateczne w społeczeństwie polskim zrozumienie znaczenia morza. Rezerwa Anglii wobec polskiej polityki morskiej. Zatargi z w. m. Gdańskim.

2. Drugi Okres od 1926 do 1938 r.: Intensywna rozbudowa własnego portu handlowego i wojennego w Gdyni, własnej marynarki i magistrali Katowice Gdynia. Koniec zwycięski wojny celnej z Niemcami. Rozrost niebywały polskiego handlu morskiego.

3. Trzeci okres od 1938 r. Anglia poczyna popierać Polskę jako godne poparcia państwo morskie.

POLSKA POLITYKA MORSKA OD 1918 R. DO 1927 R. CZYLI DO PIERWSZYCH TRANSPORTÓW PRZEZ GDYNIĘ.

Początek tego okresu nacechowany jest niedostatecznym zrozumieniem w społeczeństwie, w izbach ustawodawczych znaczenia morza.

Podobne niezrozumienie było w ubiegłym wieku w Niemczech, stworzono tam jednak instytucję propagandową, która liczyła setki tysięcy członków i już w końcu ubiegłego wieku Niemcy miały silną flotę wojenną, handlową i kolonie.

Podobna idea przyświecała nam przy zakładaniu Ligi Morskiej i Kolonialnej (początkowa jej nazwa Liga Morska i Rzeczna), na terenie której zrazu w nielicznym gronie 20 osób ustalano opinię odnośnie naszych aktualnych spraw morskich, a która później staje się potężną instytucją propagandową i dzielnie spełnia dotychczas to zadanie.

Niedostateczne zrozumienie znaczenia morza w początkowym okresie istnienia Polski i obawa Anglii, by nie tworzyła sobie nowego rywala w handlu morskim, osłabiona po wojnie światowej Rzesza Niemiecka, te i inne czynniki wytworzyły w Anglii pewną rezerwę wobec naszych poczynań morskich. Traktat wersalski zakorkował nam Wisłę w. m. Gdańskiem, a Liga Narodów nie zdobywała się na taką stanowczość, by zniewolić Gdańsk do poszanowania obowiązujących praw.

Gdańsk w 1920 r. podczas wojny z bolszewikami utrudnia dowóz amunicji polskiej, Gdańsk, mimo że należy do obszaru celnego Rzeczypltej jest piętą Achillesa w celnych granicach Polski i w związku z rozpoczętą wojną celną z Rzeszą (1925 r.) niejednokrotnie utrudnia gospodarcze i polityczne posunięcia Polski.

To też wkrótce opinia publiczna zdecydowała, że Polska winna mieć własny niezależny port handlowy i wojenny i Rząd dzięki pomocy kapitałów francuskich i własnego skarbu państwa przystąpił do budowy portowego miasta Gdynia i portu gdyńskiego.

ROZBUDOWA POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ.

Z chwilą powstania Polski poczęliśmy rozbudowywać marynarkę wojenną.

Po rozbrojeniu Niemców, ówczesny Naczelnik Państwa Józef Piłsudski, wydał dekret w dniu 4 grudnia 1918 roku, który brzmiał „rozkazuję utworzyć Marynarkę Wojenną..."

Na mocy tego dekretu w łonie Ministerstwa Spraw Wojskowych utworzono Sekcję Marynarki Wojennej.

Zadaniem tej sekcji było gromadzenie wszelkiego materiału niezbędnego do stworzenia przyszłej floty. Jako punkt zborny dla zgłaszających się marynarzy z marynarek zaborców był wyznaczony Modlin. W 1919 r. ogtowano się do objęcia Pomorza i zajęcia wybrzeża morskiego. W tym celu został utworzony pierwszy Batalion Morski. Z jednostek pływających posiadaliśmy kilka statków rzecznych. W roku 1920 dnia 10 lutego nastąpiła dawno oczekiwana chwila objęcia wybrzeża morskiego i od tej chwili rozpoczął się nowy okres życia marynarki. Dzień ten jako swoją rocznicę Marynarka Wojenna obchodzi uroczyście. Posiadaliśmy bowiem już swój port morski — Puck. zapoczątkowaliśmy służbę hydrograficzną na wybrzeżu oraz służbę łączności. Wówczas dla potrzeb hydrograficznych został zakupiony pierwszy okręt marynarki wojennej „Pomorzanin".

Na wiosnę 1920 roku zorganizowano na Prypeci flotylę rzeczną, która w walce z sowiecką flotyllą i wspólnie z naszą armią odniosła wiele sukcesów. Władze marynarki rozpoczęły starania zakupu okrętów morskich zagranicą, oraz przystąpiły do utworzenia szkół morskich: oficerskich i specjalistów marynarzy.

Najazd sowiecki w 1920 roku przeszkodził rozwojowi marynarki. Ze względu na potrzebę wzmocnienia frontu I Batalion Morski został przeistoczony w I Pułk Morski i wysłany do walk w pole narówni z armią.

Walka na froncie znacznie uszczupliła personel marynarzy i zatrzymała pracę organizacyjną.

W jesieni 1920 roku trzeba było rozpoczynać wszystko na nowo.

Wysiłki pracy w tym kierunku dały te rezultaty, że na początku 1921 roku na wodach polskich ukazały się dwie kanonierki „Komendant Piłsudski" i „Generał Haller" i 4 trawlery: „Jaskółka", „Mewa", „Czajka" i „Rybitwa" — uprzednio przez Rząd zakupione w Finlandii.

Dla szkolenia personelu otworzono kursy instruktorskie dla oficerów, obecnie ficerska Szkoła Marynarki Wojennej w Toruniu, oraz Szkoła specjalistów marynarzy w Świeciu.

Dzięki nieustannym zabiegom uczestniczenia w podziale floty Niemiec, otrzymaliśmy w 1921 roku 6 torpedowców: („Kaszub" zginął wskutek eksplozji w 1925 r.): „Mazur", „Krakowiak", „Kujawiak", „Ślązak" i „Podhalan".

Przedtem mieliśmy już 4 monitory rzeczne, a to: „Warszawa", „Toruń", „Pińsk" i „Horodyszcze", które zapoczątkowały flotylle rzeczne na rzekach Wiśle i Pinie.

Posiadanie własnego większego portu morskiego okazało się nieodzowną koniecznością, więc w 1921 r. przystąpiono do budowy portu Gdynia, któryby dał schronisko nietylko obecnym okrętom, ale i przyszłej flocie wojennej.

Lata 1922, 1923, 1924 i 1925 w Marynarce Wojennej są latami usilnej pracy w kierunku szkolenia personelu oficerskiego i szeregowego.

W 1924 r. dla przewożenia transportów wojskowych drogą morską Marynarka nabywa transportowiec „Warta", a w roku 1925 transportowiec „Wilja".

W międzyczasie kierownicze władze morskie czynią usilne starania, by stworzyć początek floty bojowej morskiej, bowiem posiadane jednostki pływające służą dla celów szkolnych, i mogą być na wypadek ew. wojny, zastosowane tylko, jako okręty pomocnicze.

W 1926 roku zawarto umowę z firmami francuskimi na budowę 5-ciu nowoczesnych jednostek pływających. 2-ch niszczycieli torpedowców, które otrzymały nazwę „Wicher" i „Burza", oraz 3-ch łodzi podwodnych: „Ryś", „Wilk" i „Żbik".

W tymże roku zostały wcielone do składu flotylli rzecznej 2 nowozbudowane w kraju monitory rzeczne — „Kraków" i „Wilno" oraz dla celów szkolnych na morzu zakupiono szkuner szkolny „Iskra".

Nie można pomninąć również faktu, że część portu woj. Gdynia została o tyle wykończona, że dała po raz pierwszy w 1926 r. naszym okrętom wojennym należyte schronienie na czas postoju zimowego. Budynki wojskowe w tym porcie znajdowały się już w takim stanie, że umożliwiały przeniesienie do nich Komendy Portu Woj. z Pucka.

Obecny stan naszej marynarki wojennej omawiają poprzednie numery „Floty Polskiej".

DRUGI OKRES OD 1926 DO 1938 R.

Okres ten cechuje wzmożona aktywność- w sferze prac morskich:

1) Intensywna rozbudowa miasta Gdyni, która z wioski o kilkuset mieszkańcach staje się miastem o 100.000 ludności.

2) Intensywna rozbudowa portu handlowego i wojennego w Gdyni, specjalnego ustawodawstwa dla poparcia rozwoju Gdyni.

3) Przeprowadzenie nowej linii kolejowej łączącej Górny Śląsk z Gdynią dla wzmożenia wywozu węgla.

4) Zwycięsko zakończona nowym traktatem handlowym wojna celna z Niemcami.

5) Niebywały rozrost polskiego handlu morskiego, stanowiącego $^3/_4$ całego handlu zagranicznego Polski i czyniącego Polskę de fakto państwem morskim.

W krótkim stosunkowo artykule publicystycznym trudno zobrazować te wszystkie wysiłki i często wysiłki niecelowe daremne, te trudności i stopniowe wcielanie w rzeczy realne naszych dążeń.

Dla przykładu zobrazujemy, jak trudno tworzyła się polska marynarka handlowa,

ileśmy w to włożyły ofiarności i zapału. Oto wysiłki nasze w porządku chronologicznym od chwili powstania Polski:

1. Polsko-Amerykańskie T-wo Żeglugi Morskiej, które za pieniądze naszych emigrantów w Ameryce zakupiło 7 okrętów o ogólnej pojemności około 35.000 tonn, nie będąc związane z żadną gałęzią naszego przemysłu i nie mając powrotnych ładunków, zbankrutowało.

2. Komitet Floty Narodowej, utworzony u nas w kraju, zebrał znaczne sumy, które pochłonęła dewaulacja i nieudolna gospodarka dyrektora tego Komitetu.

3. T-wo Akc. „Sarmacja" zakupiło 4 statki, lecz wytraciło wszystkie statki przeważnie w awariach.

4. T-wo „Biały Orzeł" miało jeden statek. Było to T-wo oparte wyłącznie na kapitale polskim.

5. T-wo „Lechia" miało jeden statek, nabyty za kapitał zagraniczny.

6. Akcja Wielkopolski i Pomorza została sparaliżowana wpływami „Banku Gospodarstwa Krajowego", który dążył do stworzenia jeszcze większego dzieła w kierunku budowy floty, ale nie zdołał przeprowadzić swych zamierzeń.

Poza powyższymi poczynaniami Polska Bandera została podniesiona na 3 statkach na morzu Czarnym i na jednym okręcie na Dalekim Wschodzie, lecz i te okręty, pomimo że były własnością Polaków, powróciły pod obce bandery.

Momentem przełomowym w tych poczynaniach jest utworzenie przedsiębiorstwa żeglugowego za kapitały w głównej części rządowe p. n. „Żegluga Polska" — i przedsiębiorstwa prywatnego „Wisła-Bałtyk".

Rząd stworzył swe przedsiębiorstwo z wyraźną świadomością, że będzie do niego pewne sumy dokładał i że jednak te niedobory przedsiębiorstwa opłacą się państwu w innej postaci, w postaci wzmożenia handlu morskiego, kierowania tym handlem dla poprawienia państwowego bilansu płatniczego.

Obecnie istnieją tylko cztery nasze towarzystwa żeglugowe: „Żegluga Polska", „Polsko-brytyjskie Tow. Okrętowe", Transatlantyckie Tow. Okrętowe Gdynia-Ameryka jako półpaństwowe i jedno prywatne towarzystwo będące własności śląskich kopalń węgla p. n. „Robur".

Mimo posiadania przeszło 100.000 ton r. br. floty handlowej i zaczątków marynarki wojennej Polska nie była jeszcze mocarstwem morskim, to znaczy takim państwem, które ma bezpośredni wpływ na kształtowanie stosunków gospodarczych świata i z którego decyzją inne mocarstwa morskie nie mogą się w sprawach morskich i kolonialnych nie liczyć.

TRZECI OKRES: POLSKA MOCARSTWEM MORSKIM.

W r. b. zaistniały dwa fakty:

1) Anglia, pani mórz, potrzebuje przyjaciół.

2) Anglia widzi w Polsce czynnik siły, ładu i pokoju.

Gdy w r. 1921 państwa morskie podpisały w Waszyngtonie na lat dziesięć konwencję o ograniczeniu zbrojeń morskich, Anglia wówczas miała największe uprawnienia, była panią mórz na mocy tej konwencji.

Gdy w r. 1931 konwencja wygasła i wszelkie wysiłki dla przedłużenia jej mocy obowiązującej stały się bezowocne, Anglia znalazła się w trudnym położeniu, bo i Japonia i Stany Zjednoczone Ameryki i Niemcy jęły dążyć do rozbudowy swej floty wojennej na miarę angielskiej a nawet i wyżej. Autorytet niezbrojącej się Anglii spadł w Lidze Narodów. Niemcy dążące do hegemonii w Europie zniszczyły klauzule traktatu wersalskiego, wpoiły do Rzeszy Austrię, interesują się Czechosłowacją, Japonia wypiera wpływy angielskie z Chin. Anglia poczyna się zbroić intensywnie, Anglia uznaje podbój przez Włochów Abisynii, Anglia potrzebuje przyjaciół.

A Polska?

Polska, granicząca z wielkim państwem komunistycznym, nieobliczalnem w swoich posunięciach w Hiszpanii, w Indiach, w samej Wielkobrytanii, Polska stojąca u granic Rzeszy Niemieckiej, tej Rzeszy domagającej się daremnie od Anglii zwrotu kolonii, marzącej o zjednoczenia wszystkich Niemców, o odwecie, o światowładztwie, nie była państwem b. silnym, ale staje się coraz silniejsza, poczyna tworzyć *obronny blok państw od m. Czarnego po Bałtyk* (tak przynajmniej głosi prasa angielska). Oś Warszawa-Bukareszt, poprawa stosunków z Litwą, z Węgrami, z Włochami. Rozrost wymiany drogami morskimi. I jako zwolenniczka ładu i pokoju dąży do poprawnych stosunków i z Niemcami.

Anglia widzi w Polsce czynnik siły, ładu i pokoju.

Powstaje pytanie: czy nie należałoby w imię dobra Anglii i utrzymania obecnych granic w Europie popierać rozbudowę polskiej floty wojennej?

Ta flota *z natury swej, służąc Polsce, będzie służyła i Anglii na Bałtyku.* Nie chodzi tu oczywiście o okręty liniowe, lecz o mniejsze jednostki bojowe.

ANGIELSKO-POLSKI UKŁAD WOJENNO-MORSKI.

Zbliżona do MSZ. agencja publicystyczna Polska Informacja Polityczna podaje następujące szczegóły o zawartym świeżo układzie angielsko-polskim w sprawie zbrojeń na morzu.

W dniu 27 kwietnia r. b. podpisany został w Londynie angielsko-polski układ wojenno-morski, w sprawie jakościowego ograniczenia zbrojeń morskich oraz wymiany informacji, odnoszących się do budowy nowych okrętów (Agreement providing for the Limitation of Naval Armament and the Exchange of Information concerning Naval Contsruction).

Układ ten stanowi nowe ogniwo w rozwoju dobrych stosunków z Wielką Brytanią. Dowodzi on poza tym, że nasza — jakkolwiek jeszcze nieliczna — flota wojenna, dzięki swej nowoczesności i dynamizmowi wewnętrznemu, zwraca na siebie uwagę wielkich państw morskich i wchodzi w orbitę ich zainteresowań jako czynnik, który w przyszłości może w pewnym stopniu zaważyć na układzie sił na morzu.

W następstwie podpisania tego układu można oczekiwać ze strony Anglii współdziałania w rozbudowie naszej floty wojennej, a to jest okolicznością niezmiernie ważną przy naszym dźwiganiu Polski do wyżyn mocarstwowości morskiej.

Ze względu, że układ ten jest rzeczą b. ważką dla naszej polityki morskiej podajemy poniżej więcej szczegółów tego układu.

UKŁADY O OGRANICZENIU ZBROJEŃ MORSKICH.

Prowadzone od 1931 r. układy o ograniczeniu zbrojeń morskich i lądowych spotykają na nieprzezwyciężone trudności, jak to już rzekliśmy.

Właśnie po 1931 roku tak lądowe jak i morskie zbrojenia zyskiwały na przyśpieszeniu.

Regina oceanów Anglia, pragnąc w tym chaosie zbrojeń morskich, w tej nieokreśloności rozmiarów rozbudowanych dział, okrętów liniowych, grubości pancerzy ustalić jakieś obowiązujące zasady w imię oszczędności poszczególnych skarbów państwa, zwróciła się z propozycjami do szeregu państw.

Układy te dotychczas zawarła Anglia ze Stanami Zjednoczonemi Ameryki Północnej, a Francją, z Sowietami, z Rzeszą Niemiecką i z Polską.

Zbliżone do Min. Spraw Zagr. Polska Informacja Polityczna podaje w tej mierze następujące dane:

„Jak wiadomo, wysiłki Wielkiej Brytanii, mające na celu doprowadzenie do zawarcia powszechnego traktatu o ograniczeniu zbrojeń morskich, napotykały na nieprzezwyciężone trudności. Toteż — po podpisaniu traktatu londyńskiego w dniu 15 marca 1936 roku przez Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Wielką Brytanię i jej dominia oraz Francję — rząd angielski, licząc się z trudnościami, jakie nastręcza zawarcie powszechnego traktatu, dążył do nawiązania rokowań z poszczególnymi państwami. Drogą takich rokowań rząd angielski pragnął doprowadzić do zawarcia układów bilateralnych, w których zostałyby uwzględnione szczegółowe dezyderaty poszczególnych państw, utrudniające osiągnięcie kompromisu w ramach traktatu ogólnego. Wiążąc w ten sposób szereg państw układami bilateralnymi z Wielką Brytanią, rząd angielski zamierzał utorować drogę do zawarcia w przyszłości traktatu ogólnego.

W tej myśli rząd angielski nawiązał pertraktacje z Rzeszą Niemiecką, Z. S. R. R., Polską i z niektórymi państwami.

Pertraktacje z Rzeszą i Z. S. R. R. doprowadziły do podpisania w dniu 17 lipca r. ub. dwóch układów bilateralnych: angielsko - niemieckiego i angielsko - sowieckiego. Układy te zostały ratyfikowane przez odnośne rządy i w dniu 4 listopada r. ub. nastąpiła w Londynie wymiana not ratyfikacyjnych. Zawarty dn. 27 bm. w Londynie układ angielsko - polski należy do tej samej kategorii umów.

Układ angielsko - niemiecki w małym stopniu odbiega od traktatu londyńskiego z dnia 15 marca 1936 r. Między innymi ustala on dostatecznie kaliber dział okrętów liniowych na 406 mm; sprawa ta w artykule 4 traktatu londyńskiego została uwarunkowana uzyskaniem zgody wszystkich sygnatariuszy traktatu waszyngtońskiego z roku 1922 na organiczenie kalibru dział okrętów liniowych do 356 mm, czego jednak nie dało się przeprowadzić, ze względu na odmowę Japonii.

Deklaracja, dołączona do układu, precyzuje 35 proc. stosunek floty niemieckiej do floty angielskiej, ustalony na podstawie porozumienia angielsko - niemieckiego z roku 1935, w tym sensie, że stosunek ten odnosi się do całkowitego tonażu floty brytyjskiej i jej dominiów, gdy tymczasem układ z roku 1936 ustalał ten stosunek tylko w odniesieniu do floty metropolii.

Ponadto Rzesza uzyskała prawo do budowy 5 krążowników o wyporności do 10.000 ton i uzbrojonych w działa do 203 mm włącznie, gdy tymczasem traktat londyński przewiduje tak zw. cruiser holiday, to znaczy, że do końca 1942 r. strony układające się nie będą budowały krążowników o wyporności ponad 8.000 ton, uzbrojonych w działa ponad 155 mm.

Układ angielsko - sowiecki jest co do treści zupełnie równoznaczny z układem an-

NAPRAWIENIE STOSUNKÓW Z LITWĄ



Smetona, prezydent Republiki Litewskiej.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W GDAŃSKU.

Według danych gdańskiej Rady Portu i Dróg Wodnych, w pierwszym kwartale 1938 r. znajdowało się w budowie na gdańskich stoczniach okrętowych ogółem 17 jednostek o pojmeności 40.175 ton gross. W liczbie tej znajdują się 3 parowce o pojemności 19.200 ton i 14 motorowców o pojemności 20.775 ton, poza tym dwa statki tankowe dla przewozu olejów o pojemności 13.000 ton. Wszystkie te zamówienia wykonywane są na zlecenia Polski oraz państw zagranicznych, zwłaszcza skandynawskich i Rzeszy Niemieckiej.

Zamówienia Polski obejmują dwa motorowce transatlantyckie towarowo - pasażerskie o pojemności 4.600—4.700 ton rej. brutto dla tow. Gdynia — Ameryka i przeznaczone są dla obsługi linii bawełnianej, trzy statki rybackie typu lugra każdy o pojemności około 300 ton rej. brutto, oraz jedna lichtuga tankowa dla firmy „Polmin" o pojemności ca 580 ton olejów. Jak z powyższego wynika, Polska partycypuje wcale poważnie w zamówieniach i pracy stoczni okrętowych w Gdańsku.

POLSKA POLITYKA MORSKA

(dokończenie).

gielsko - niemieckim, z zastrzeżeniem co do okrętów, budowanych dla floty na Dalekim Wschodzie. Rząd sowiecki zastrzegł mianowicie, że nie jest związany żadnymi ograniczeniami w odniesieniu do sił morskich na Dalekim Wschodzie tak długo, jak nie zostanie zawarte specjalne porozumienie w sprawie ograniczenia zbrojeń morskich pomiądzy Z. S. R. R. a Japonią. Jednakże ta część sowieckich sił morskich może być wykorzystana tylko na Dalekim Wschodzie.

Układ angielsko - polski nie zawiera większych ograniczeń możliwości rozwoju naszej floty, niż układy angielsko - niemiecki i angieslko - sowiecki. W naszych obecnych warunkach nie stanowi on właściwie żadnych istotnych ograniczeń, gdyż normy jego są znacznie wyższe od dotychczasowego tempa rozbudowy naszej floty wojennej. Ponadto traktat wprowadza ograniczenia tylko pod względem jakościowym, nie narzucając żadnych ram pod względem ilościowym.

POLSKA MOŻE ISTNIEĆ TYLKO JAKO WIELKA I SŁOWIAŃSKA

Niejednokrotnie na łamach „Floty Polskiej" podnoszono, że ideologia współczesnej mocarstwowości polskiej zamyka się w dostosowaniu do nowych warunków niezrealizowanej dotychczas ideologii Jagiellonów, ideologii związku narodów słowiańskich i śródsłowiańskich.

Z okazji XX-lecia Odrodzonej Polski uważamy za słuszne uwypuklić te same ideje, wyrażone niezwykle dobitnie na łamach „Słowa" (2.V. r. b.) przez gen. Lucjana Żeligowskiego w artykule „O ideę słowiańską".

Z artykułu tego poniżej przytaczamy fragmenty:

„Jeśli to, co się stało z Austrią wywołało tak żywe zaniepokojenie całej Europy, to nas Polaków wprowadziło w sytuację niemal groźną. Nnaoczniło nam, czem jesteśmy w rzeczywistości: narodem nieomal zdanym na łaskę potężnego sąsiada. Powtarzamy pocichu to, co powiedział Hitler o Pomorzu i cieszmy się, jeżeli w tem powiedzeniu nie było groźby. Tak uszczupliliśmy swoje ambicje narodowe, że blahy spór graniczny z małą Litwą gotowi jesteśmy uznać za tryumf historyczny.

„Świat się budzi do jakiegoś nowego życia. Jednoczą się nietylko narody, lecz szczepy, rasy całe. Mówią o sobie pochodzenie, religia, język, związek krwi. Istnienie małych narodów jest zagrożone. Łączy się szczep germański, świat romański zaczyna odgrywać aktywną rolę żółta rasa.

„W tych warunkach jakież szersze możliwości mamy my Polacy i jakie perspektywy, żeby pozbyć się poczucia słabości liczebnej i odosobnienia politycznego?

„Na szczęście mamy. Polska była i jest kolebką i naturalnym opiekunem całego słowiaństwa.

„W okresie całego średniowiecza toczą Słowianie walki na wszystkich frontach. Od zachodu są stale atakowani przez Teutonów. Jeśli rzucimy okiem na mapę, to zobaczymy, że obecnie jeszcze słowiańskie nazwy miast i osiedli podchodzą aż pod sam Berlin. Tu krok za krokiem cofali się Słowianie - Polacy. Gdańsk, Pomorze, Toruń, Gniezno, Poznań, Śląsk, to ów mur psychiczny na linii, z którego odbywała się zaciekła obrona ziemi „Skąd nasz ród".

„Słowianie zawsze dążą do połączenia. Walczą ze sobą dynastie, lecz nie walczą narody słowiańskie. Związek krwi, często bezwiednie góruje nad interesami rolniczego szczepu słowiańskiego .

„Połączenie Polski z Wielką Litwą stabilizuje stosunki na wschodzie. Ruski książę Jagiełło, jako król Polski, dowodzi wojskami w bitwie pod Grunwaldem. Idea słowiańska staje się Ideą Jagiellońską.

„W tym okresie dziejów wypadają dla Polaków i dla wszystkich Słowian trzy tragiczne wydarzenia: 1) odejście Polan od Bałtyku, 2) oddanie przez Chmielnickiego słowiańskiej Ukrainy, turańskiej Moskwie i 3) ogłoszenie przez carycę Katarzynę, że państwo Moskiewskie jest państwem Słowiańskim. Później słowiańskie Czechy uznają i honorują ten największy fałsz historyczny.

„Następują rozbiory Polski. Wielka idea słowiańska rozdarta na części, zdeptana i upokorzona staje się narzędziem carów moskiewskich, którzy nią się posługując dążą do zagarnięcia Konstantynopola, do kontaktu z cywilizacją zachodu, do obrony „braci Słowian" i do usprawiedliwienia rozbiorców Polski. Pamięć o prawdziwej idei słowiańskiej prawie zanika. A jednak pamięta ją chłop poznański, kiedy mówi: „Jeśli powiem Niemcowi żem Polak, to on nic sobie z tego nie robi, ale gdy mu powiem, że jestem Słowianinem, to on patrzy na mnie ze strachem".

„W expansji na wschód tkwił instynkt samozachowawczy słowiańskiego szczepu, który musiał tę expansję wykonać, jak muszą pszczoły wykonać plaster miodu, jak muszą ptaki jesienią odlecieć na południe. Dziś, kiedy Polska musi być wielką, chociażby tego nie chciała, rozumiemy tę expansję. Był to instynkt Słowian nadwiślańskich, który pchał Bolesława Chrobrego do uderzenia mieczem o wrota Kijowa, do zajęcia moskiewskiego Kremla, Batorego do oblężenia Pskowa, Chodkiewicza do zwycięzenia pod Kirchholmem. Ten sam instynkt działał pod Grunwaldem, pod Warną, Cecorą, Chocimem i Wiedniem. Ten sam instynkt zmuszał Naczelnika Polskiego Państwa do wydania w 19 r. odezwy do ludów b. Wielkiego Księstwa Litewskiego, a potem ten sam instynkt kierował wyprawą Kijowską w 20 roku, wspólnie z atamanem Petlurą. Był to instynkt wielkiego Narodu Słowiańskiego, któremu logika dziejów nakazywała wielkie linie polityczne, chociażby trzeba było przełamywać bariery etnograficznego prowincjonalizmu.

„Obecnie nastać musi nowa era w słowiańszczyźnie. Idea ta jest młodą i pałną treści. Nemezys dziejowa jest nieubłagana względem tych wszystkich, którzy tej idei się sprzeniewierzyli. Imperium carów, które obłudnie wydawało siebie za słowiańskie, dzisiaj nie istnieje. Ukraina Chmielnickiego oddana Moskwie, przechodzi dziś katusze bolszewickie, Polska, zapomniała, że jest kolebką Słowian, czasowo straciła byt nieodległy. Czesi, którzy w 20 r. podali rękę nie nam, a naszym wrogom, ponoszą dziś za to odpowiedzialność. Powstała odrodzona Polska i logika dziejów wymaga od niej ustosunkowania się do idei słowiańskiej.

Czy wszystko to oznacza, że Polska musi zmienić politykę dobrych sąsiedzkich stosunków z Niemcami? Nie i nie. Wszyscy jesteśmy z uznaniem dla wielkiego narodu niemieckiego i jego genialnego Wodza. Jesteśmy przekonani, że nam z tej strony nie grozi ani wojna, ani naruszenie traktatów. Będziemy szczęśliwi, jeżeli między nami ustanie walka, która trwa od tysięcy lat. Jeżeli Niemcy w innym kierunku, a nie na słowiańskich ziemiach będą szukali dalszych możliwości rozwoju. Jednakże doświadczenie uczy, że zmieniają się ludzie i zmienia się polityka. Musimy myśleć o jutrze. I jak Niemcy myślą o przyszłości całego swego narodu, tak my musimy myśleć o losach przyszłych polskich, nieodłącznych od losów Słowiaństwa.

Naród polski nie mając nigdy żadnych zaborczych zamiarów, walczył na wszystkich frontach Słwiańszczyzny. Intuicyjnie wypisał na swych sztandarach dewizę: „Za naszą i waszą wolność". Ta dewiza będzie najlepiej zrozumiałą, jeśli obok sztandaru polskiego wzniesiemy sztandar słowiański. Nie będzie to wymagało zbyt wielkich wysiłków, gdyż mamy dawną tradycję. Budując gmach naszej państwowości, odnajdujemy fundamenta dawnego gmachu, które kładły dynastie Piastów i Jagielonów, a w 20 r. usiłował założyć Józef Piłsudski.

DLACZEGO IDEA PIASTOWSKA ZANIKŁA?

1) Dlatego, że od IX wieku Słowianie podzielili się na małe narodowości, często walcząc z sobą.

2) Dlatego, że ani możnowładztwo, ani szlachta polska nigdy nie walczyła o te hasła. Duchiński („Zasady dziejów Polski i innych krajów słowiańskich") nazywa to „dumnym prowincjonalizmem mazurskim".

3) Dlatego, że carowie moskiewscy zaczęli udawać państwo słowiańskie. Był to największy fałsz dziejowy, który przyniósł wielkie szkody, gdyż Moskwa przedstawicielką Słowian w życiu dziejowym być nie mogła.

4) Dlatego, że Polacy przytłoczeni nieszczęściem rozbiorów, nie mieli głosu.

5) Dlatego, że Czesi, najwięcej po Polakach cywilizowany naród Słowiański, całą siłą popierali Moskwę, która prowadziła politykę obłudną i fałszywą.

6) Dlatego, że lud polski, który w instynkcie swoim najsilniej zachował pierwiastek słowiański, nigdy nie miał głosu.

7) Dlatego, że hasła marksizmu zagłuszały hasła narodowe.

8) Dlatego, że nasza nauka zbagatelizowała ideę słowiańską.

DALSZA ROLA POLSKI

„Czy rola Polski ograniczy się tylko do tego, by stanąć na czele słowian?

Nie! Jest dużo małych narodów niesłowiańskich, które połączą swe przyszłe losy ze Słowiańszczyzną i narodem polskim. Węgrzy, Rumuni, Litwyni, Łotysze, Estończycy i inni, są to narody niesłowiańskie, jednakże związane z nami albo węzłami tradycyjnej przyjaźni, jak Węgrzy, albo długą wspólną historją jak Litwini, albo troską o własną przyszłość.

Początkowo powinni złączyć się Słowianie pod egidą Polski, a jednocześnie musi powstać *sieć sojuszów z małymi narodami.*

Obecnie w Europie panują dwie ideologie. Jedna, której wyrazem są państwa totalne, druga której wyrazem jest panowanie prawa. Narody, zwłaszcza na wschodzie Europy, widziały dobre i złe strony różnych rządów, dużo przeżyły i przemyślały. Nie pociąga ich totalizm i władza oparta tylko na rozkazie. Są to rzeczy obce psychice słowiańskiej. Ideałem ich jest silna władza, oparta na konstytucji, oraz samorząd".

W uzupełnieniu tych ważkich słów członka naszych izb ustawodawczych Lucjana Żeligowskiego ze swej strony musimy dodać, że pożądanem jest, by stosunki polsko-czeskie zostały naprawione podobnie, jak już Jugosławia zawarła pakt wieczystej przyjaźni z Bułgarją. Historia powtarza się: kiedy w klęsce pod Białą Górą tracili Czesi swoją niepodległość polityczną, Polacy patrzyli na to bezczynnie, bo się obrazili. Klęska pod Białą Górą była potem pomostem do rozbiorów Polski.

Polska jako małe państwo nie może istnieć.

Polska musi być wielka, a wielka może być tylko słowiańska.

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

ŚWIATOWA POLITYKA

Coraz wyraźniej zarysowywały się powstające dwa wrogie wobec siebie bloki mocarstw morskich: jeden to zorganizowany pod hasłem walki z bolszewizmem blok Niemcy — Włosi — Japonia, drugi blok to Anglia, Francja, Stany Zjednoczone Ameryki, Bolszewja i inne pomniejsze państwa morskie.

Już zdawało się, że otchłań rośnie między tymi dwoma blokami, otchłań nie do przebycia, gdy nagle świat został zaskoczony nieprzewidzianymi wypadkami. Japonia mimo wielu zwycięskich bitw ugrzęzła w Chinach, stała się mniej niebezpieczna na razie zwłaszcza jako eksporter.

Rzesza Niemiecka pochłonęła Austrię, uczyniła z niej swoją prowincję, stała się silniejszym i jeszcze bardziej bezpośrednim sąsiadem Włoch.

Rzeszy Niemieckiej lęka się małe, liczące 300.000 mieszkańców Księstwo Luxemburg, lęka się Czechosłowacja, posiadająca w swych zachodnich trzydziestu powiatach większość niemiecką, tak zwanych Niemców Sudeckich, lęka się Szwajcaria, lękają się patrzący w dalszą przyszłość sami Włosi, bo kanclerz Hitler ogłosił się wodzem Germanów.

I ci właśnie Włosi, by nie przeciągać struny nieprzyjaznych stosunków z Anglią, by poza jedną Anglią nie dopuścić nikogo innego do współwładania morzem Czerwonym i rychło ustalić status quo na morzu Śródziemnym, wyciągnęli rękę do Anglii po ugodę i po te pożyczki, które w Europie w największym rozmiarze obecnie uzyskać mogą tylko od Anglii.

POROZUMIENIE ANGIELSKO-WŁOSKIE W SPRAWIE BASENU M. ŚRÓDZIEMNEGO.

Dnia 16 kwietnia r. b. zostało zawarte porozumienie angielsko-włoskie co do spraw basenu m. Śródziemnego i m. Czerwonego.

M. Śródziemne dla Wielkiej Brytanii ma bezcenne znaczenie jako skrócona droga wodna imperialna do Indii przez Suez i to samo morze i Suez, będący własnością towarzystwa akcyjnego, w którym większość akcyj posiada Anglia, ma decydujące znaczenie dla imperialnej drogi włoskiej do Abisynii.

Porozumienie angielsko-włoskie składa się z 22 dokumentów, podpisanych przez zainteresowane strony (według PTA-a), a mianowicie:

„Z głównego protokółu zasadniczego, 8 aneksów, 6 not wymienionych pomiędzy lordem Parthem a hr. Ciano, z deklaracji o dobro — sąsiedzkich stosunkach na obszarach brytyjskich, włoskich i egipskich w Afryce oraz 6 dalszych not, względnie deklaracji, w których rządy brytyjski, włoski i egipski potwierdzają prawa brytyjskie w odniesieniu do jeziora Tsana i prawa międzynarodowe w odniesieniu do kanału Suezkiego. Porozumienie koronuje wymiana serdecznych depesz pomiędzy premierem Chamberlainem a Mussolinim, których treść opublikowana została równocześnie z tekstami porozumienia.

„W protokóle zasadniczym rządy brytyjski i włoski deklarują swoje pragnienie ustalenia wzajemnych stosunków na trwałej i mocnej podstawie oraz przyczynienia się do powszechnej sprawy pokoju i bezpieczeństwa. Protokół również stwierdza, że poczynione zostaną przygotowania dla wytknięcia granic pomiędzy obszarami brytyjskimi, włoskimi i egipskimi w północno-wschodniej Afryce oraz, że podjęte będą stosunki handlowe pomiędzy włoską Afryką wschodnią a przedsiębiorstwami brytyjskimi.

„Istota porozumienia zawarta jest w 8 aneksach, które sprowadzają się w streszczeniu do następujących postanowień:

1) układ dżentelmeński pomiędzy W. Brytanią a Włochami ze stycznia 1937 r. w sprawie utrzymania status quo na obszarach w zachodniej części Morza Śródziemnego zostaje potwierdzony;

2) obydwa rządy wymieniać będą informacje wojskowe dotyczące wszystkich głównych ruchów i rozmieszczeń wojsk na ich obszarach zamorskich w basenie Morza Śródziemnego, Morza Czerwonego i Zatoki Adeńskiej, jak również w Egipcie, Sudanie i wszystkich posiadłościach północno - wschodniej Afryki. Wszelkie decyzje utworzenia nowych baz morskich, lub lotniczych na tych obszarach będą również notyfikowane;

3) oba rządy uznają, iż leży to w ich wspólnym interesie, aby niepodległość i integralność terytorialna Saudii, Arabii i Jemenu zostały utrzymane i aby żadne inne mocarstwo nie ingerowało do spraw tego obszaru. Obydwa rządy uznają, że mieszkańcy niektórych obszarów położonych na południowym wybrzeżu Arabii są pod protektoratem brytyjskim, podczas gdy władcy tych obszarów pozostają autonomicznymi. Uzgodnione jest także, że dawne wyspy tureckie, położone na Morzu Czerwonym, nie mają być ani przez jeden, ani przez drugi rząd fortyfikowane. Włochy uznają Aden jako protektorat brytyjski;

4) żadna ze stron nie będzie używała propagandy i środków wpływania na opinię publiczną na szkodę drugiej strony;

5) prawa brytyjskie w sprawach dotyczących jeziora Tsana są zagwarantowane;

6) Włochy przyrzekają, że tubylcy włoskiej wschodniej Afryki nie będą zmuszani do służby wojskowej, z wyjątkiem czynności lokalno-policyjnych i obrony danego terytorium;

7) Włochy przyrzekają, że obywatelom brytyjskim we włoskiej wschodniej Afryce zapewnione będzie swobodne wykonywanie czynności religijnych i że wszelkie roszczenia misjonarzy ulegną dokładnemu rozpatrzeniu;

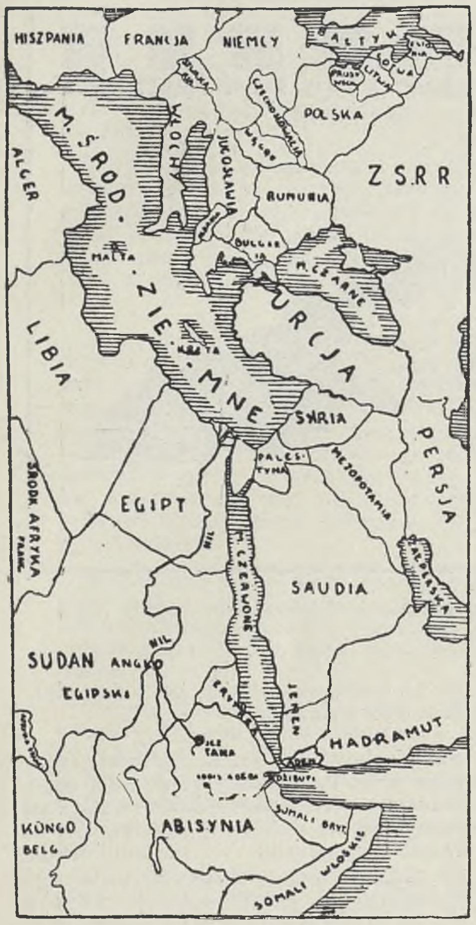
8) wolne użytkowanie Kanału Suezkiego jest gwarantowane w czasie pokoju i w czasie wojny dla wszystkich państw.

„Po 8 aneksach następują noty. Różnica pomiędzy aneksami a notami polega na tym, że podczas gdy każdy aneks jest wynikiem obustronnych rokowań, noty zawierają jednostronne deklaracje: a) rząd włoski oświadcza, że garnizon wojskowy w Libii będzie w dalszym ciągu zmniejszany ratami po tysiąc żołnierzy tygodniowo, dopóki stan liczebny nie zostanie doprowadzony do stanu normalnego (stan normalny mniej więcej obliczany jest na 30 tys. żołnierzy), b) Włochy przystępują do londyńskiego traktatu morskiego z r. 1936, c) Włochy wycofają się z Hiszpanii. O ile wojna domowa będzie przeciągała się, wycofanie nastąpi na podstawie brytyjskiej formuły o ewakuacji obcych od-



Moment podpisywania przez przedstawicieli Anglii i Włoch układu odnośnie stabilizacji stosunków w basenie m. Śródziemnego i Czerwonego.

MORSKA W NOWEJ FAZIE



Basen m. Czerwonego podzielony między wpływy angielskie i włoskie.

działów z obu stron, o ile zaś wojna ulegnie zakończeniu zanim formuła ta zostanie wprowadzona w życie, Włochy bezzwłocznie wycofają wszystkich pozostających wówczas w Hiszpanii ochotników włoskich i cały materiał wojenny; d) Włochy potwierdzają ponownie, że nie posiadają żadnych roszczeń terytorialnych lub politycznych w Hiszpanii i w posiadłościach hiszpańskich oraz że nie poszukują na tych obszarach ekonomicznych uprzywilejowań; e) Wielka Brytania przypomina Włochom ponownie, że załatwienie sprawy hiszpańskiej musi nastąpić zanim porozumienie jako całość wejdzie w życie; f) Wielka Brytania wysunie sprawę uznania włoskiej Abisynii w Genewie."

POROZUMIENIE ODNOŚNIE PODZIAŁU WPŁYWÓW NA MORZU CZERWONYM.

Podział wpływów włoskich i angielskich na m. Czerwonym zasługuje na szczególną uwagę.

Morze to, mające długość 2300 kilometrów i szerokość około 200 według obowiązującego prawa morskiego poza wodami terytorialnymi, stanowi własność i innych państw, tym bardziej, że szereg państw tych do morza tego dotyka. Jest ono jednak przy wejściu i wyjściu zwężeniami zamknięte i stanowi tym samym zamkniętą niejako strefę, w której Włosi i Anglicy posiadają specjalne interesy.

„Strefa ta (jak donosi „Gazeta Polska"), będąca wedle wyrażenia jednego z włoskich mężów stanu z końca 19-go stulecia „kluczem do Morza Śródziemnego", była ostatnio jednym z najbardziej newralgicznych rejonów świata, ponieważ polityczna i wojskowa rywalizacja Rzymu i Londynu stale groziła wybuchem poważnego zatargu. Krzyżowały się tam bowiem „*życiowe*" interesy Włoch, mających przez Morze Czerwone dostęp do nowego imperium oraz nie mniej „*istotne*" interesy W. Brytanii, Komunikującej się z Indiami i D. Wschodem przez Suez i Morze Czerwone. W okresie ostatniej rywalizacji obaj konkurenci rozszerzyli swój stan posiadania (Włosi zajęli szereg wysp, Anglicy—kilka sułtanatów, oraz ogłosili protektorat nad Adenem), który obecnie zostaje zalegalizowany przy czym, podstawą porozumienia jest, iż niepodległość i integralność Jemenu (będącego pod wpływami włoskimi) i Arabii Saudyjskiej (pod wpływami Anglii) nie mogą doznać uszczerbku. Obie strony są również zgodne w mniemaniu, iż żadne inne państwo nie może uzyskać praw suwerennych lub przywilejów na wybrzeżach Arabii Saudyjskiej i Jemenu, bądź też interweniować w ew. sporach pomiędzy wspomnianymi krajami arabskimi. Oznacza to, iż Anglia i Włochy podzieliły pomiędzy siebie cały rozległy rejon Morza Czerwonego, nie dopuszczając doń mocarstw trzecich."

OBAWA O PRZYSZŁOŚĆ OCEANU INDYJSKIEGO.

Z panowaniem włoskim na m. Czerwonym wiążą się projekty, względnie możliwości współdziałania włosko - japońskiego na pobrzeżach Oceanu Indyjskiego.

Basen Oceanu Indyjskiego, grupujący około 20 procent mieszkańców globu, oko- ¾ obywateli imperium brytyjskiego jest teraz w niepodzielnym posiadaniu Anglii.

„Świadoma swych ostatecznych celów, polityka brytyjska konsekwentnie zmierzała do możliwie wyłącznego podporządkowania sobie całości basenu indyjskiego. Podług Cole'go (Imperial Millitary Geography) osiągnąć to zamierzała ona, zarówno nie dopuszczając do zakładania na jego pobrzeżach osiedli i portów przez mocarstwa, mogące je związać lądowymi połączeniami z macierzystymi arsenałami i źródłami zaopatrzeń, jak i w drodze za-

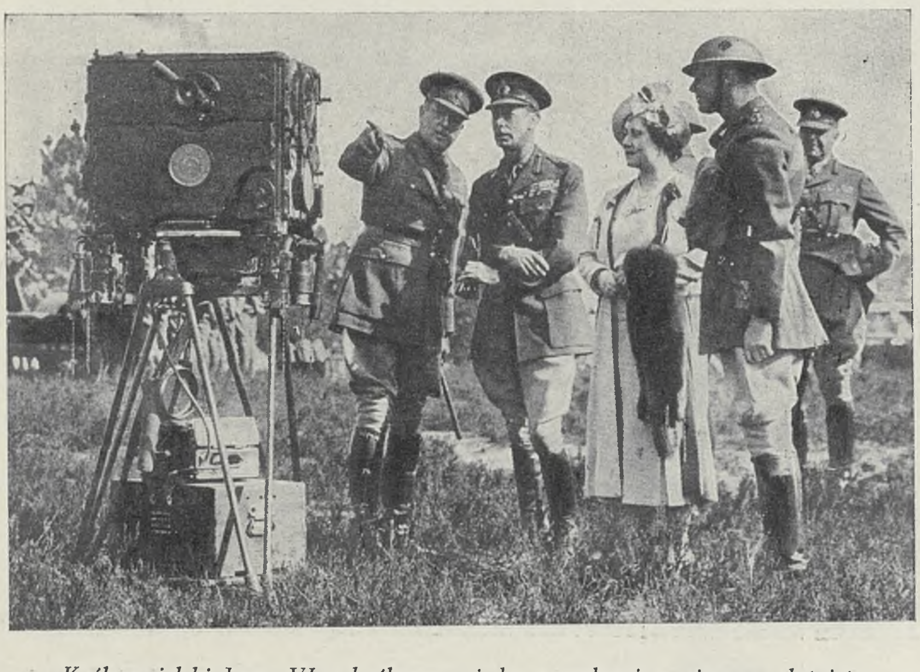


(I. K. C. Nr. 9)

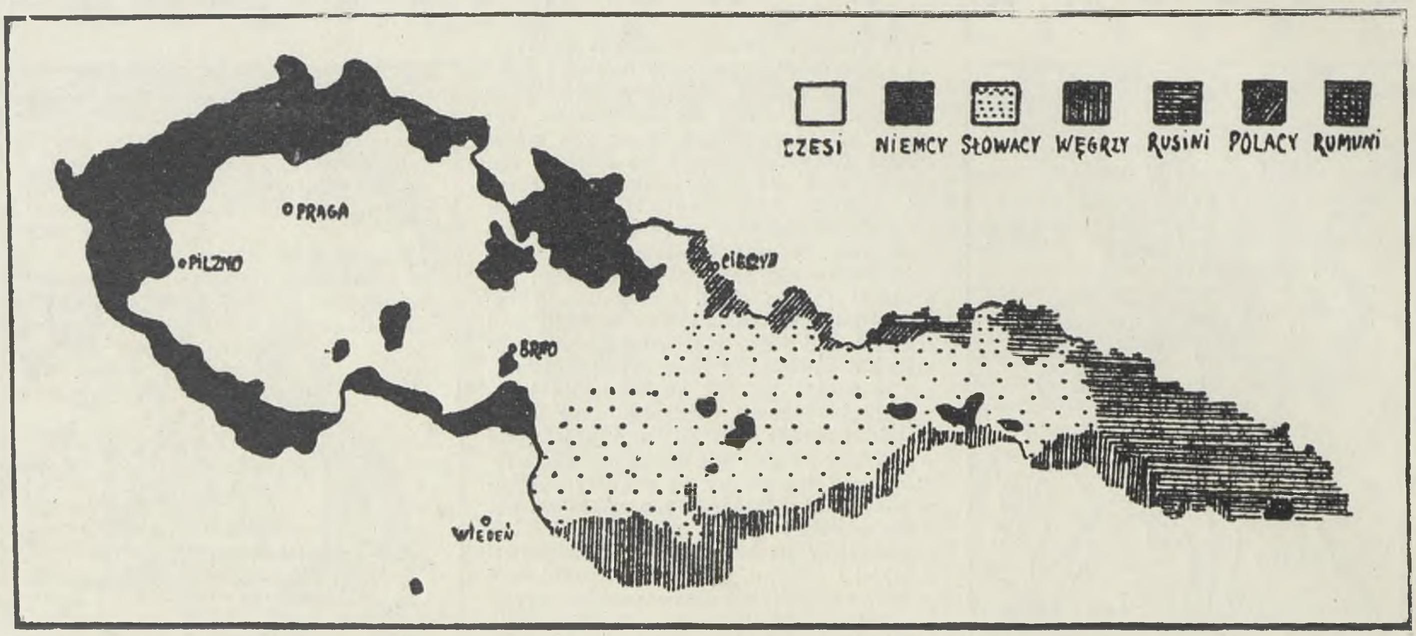
Walka o Petsamo finlandzkie jako o kontrbazę morską w stosunku do Murmańska.

pewnienia sobie wyłącznego posiadania wszystkich jego wylotów."

„Mimo tych nastawień brytyjskiej polityki do przeciwdziałania usadowieniu się na tych wybrzeżach potężnych na morzu mocarstw — ostatnim osiągnięciem czego była eliminacja Niemiec — zatarg abisyński wiele w tym zmienił. Jeżeli wprawdzie Włochy od dawna już władały abisyńskim wybrzeżem, to jednak dotychczasowe jego odcięcie od własnego zaplecza pozbawiło go wszelkich gospodarczych i militarnych wartości. Obecne uzupełnienie tych, nie dysponujących bogactwem i możliwościami, a dotychczas rozłączonych krajów, olbrzymim zapleczem, otwierającym drogę do rozmaitych użytkowań zwiększy znaczenie portów i baz obu ich wybrzeży. Możliwości natomiast wojennego, usuwającego je z pod brytyjskiej kontroli, usamodzielnienia się tych baz, stają się tym



Król angielski Jerzy VI z królową zwiedza urządzenia wojennego lotnictwa Wielkiej Brytanii.



Wykres, ilustrujący rozmieszczenie poszczególnych narodowości w Czechosłowacji, uwzględnione te miejscowości, gdzie ponad 50% stanowią poszczególne mniejszości.

większe, że nowe ich władze dążą do osadzenia w tym zjednoczonym kraju możliwie największej liczby osadników oraz do systematycznej rozbudowy jego portów, tak na czerwonomorskim, jak i na indyjskim jego wybrzeżu."

„Zmienionej sytuacji na zachodzie (zdaniem K. T. P. z „Gazety Polskiej") odpowiadają powoli również dokonywujące się przemiany na wschodzie, gdzie główny na Pacyfiku przeciwnik W. Brytanii ostrożnie przygotowuje możliwości własnego wykorzystania geopolitycznych walorów pobrzeży i portów Siamu. O ile ścisła brytyjska kontrola dojść do jego indyjskich pobrzeży niweluje ewentualne osiągnięcia Japonii, to jednak japońsko - włoskie porozumienie mogłoby wzmocnić ich użytkowo-morskie dla obu tych państw wartości. Wszystko to zależne jest oczywiście od postawy, którą zajmie to, do niedawna tak jeszcze nieznaczne, państwo Siamu.

W poszukiwaniach jego przychylności stocznie Japonii budują mu okręty, a jej marynarka kształci mu ich personel, japońska natomiast inżynieria opracowuje plany budowy kanału przez jego terytoria, umożliwiającego obejście Singapore,".



„Illust. Zeitung"

Kanclerz Hitler wygłasza przemówienie w Lipsku pod hasłem: Jeden naród! Jedno państwo! Jeden wódz Germanów!



Minister armii brytyjskiej Hore Belisha witany w Rzymie po porozumieniu włosko-angielskiem.

RYWALIZACJA SOWIETÓW I ANGLII, NIEMIEC I WŁOCH NA OCEANIE LODOWATYM.

Jedynym, obok sowieckiego Murmańska, niezamarzającym portem na Oceanie Lodowatym jest najbardziej na północ wysunięty punkt Finlandii — port Petsamo.

Wiemy, że rozdzielona marynarka wojenna Sowietów: na m. Czarnym, na m. Kaspijskim, na m. Bałtyckim i na morzach Dalekiego Wschodu nie może stanowić zwartej siły, nadającej się do użycia w dowolnym punkcie na wodach świata.

Tę słabą stronę rozstacjonowania swej floty rozumieją Sowiety i dlatego przekopały kanał z Bałtyku do m. Białego, dlatego główne swe siły morskie teraz grupują w Murmańsku, skąd mają niekrępujące wyjście na Atlantyk, dlatego rozbudowywują port w Murmańsku i liczne linie kolejowe do tego portu na północ przeprowadzają przez półwysep Kola i przez Korelię.

Jasnym staje się, że murmański port wojenny będzieześrodkowywał główne siły morskie Sowietów, których decyzja w rozgrywce mocarstw morskich może być b. ważna.

Pragnąc zaszachować ów właśnie Murmońsk w Petsamo zostały utworzone składy handlowe niemiecko-włoskiego przedsiębiorstwa rybołówczego, które skierowały do władz Finlandii propozycję wydzierżawienia im na 99 lat terenów rybołówczych.

W następujący sposób te tajne posunięcia światowej polityki morskiej opisuje „Ilusr. Kur. Codzienny" Nr. 99 z r. b.

„Szczegółem charakterystycznym był fakt, iż koncepcję rybaków niemiecko-włoskich początkowo w całej rozciągłości popierała bardzo gruntownie wprowadzona na tutejszy rynek, światowej sławy firma Shell. Piszemy „początkowo" ,bo życzliwy stosunek Shell'a do włosko-niemieckich zamierzeń rybołówczych trwał tak długo, jak długo trzeba było opracowywać plan i przeprowadzić z rządem fińskim rozmowy orientacyjne na temat uruchomienia kilka stacyj Shell'a, biegnących do Petsamo, a które to stacje miały zaopatrywać w benzynę kutry rybackie!

Gdy plan był opracowany, sieć stacyj benzynowych Shell'a wytyczona, rząd przygotowany do podpisania umowy, zaczęły funkcjonować, może każdy na własną rękę, a może tym razem pospołu — *wywiady Wielkiej Brytanii i Związku Radzieckiego*.

Gdzie było trzeba — uświadomiono, podburzono i w rezultacie cała prasa socjalistyczna Finlandii podniosła wrzawę, iż rząd fiński dopuszcza do tego, aby w jedynym na północy niezamarzającym porcie fińskim usadowiła się *baza faszystowsko-hitlerowskiej floty*, aby pod płaszczykiem interesów rybackich Petsamo przemieniło się w obcą koncesję w *„Gibraltar faszyzmu, zagrażający pokojowi świata"*, a przede wszystkim narodów skandynawskich.

Akcja była opracowana znakomicie. Angielska pedanteria, sowiecki rozmach propagandowy zrobiły swoje. Rząd fiński *nie zgodził się na wydzierżawienie włosko-niemieckiej firmie terenów rybołówczych, rząd postanowił w ogóle nikomu nie dawać dostępu do Petsamo, poza... firmą Shell*, która dokładnie na tydzień przed zapadnięciem takiej właśnie decyzji fińskich czynników rządowych, podpisała umowę na uruchomienie sieci swych stacyj i wielkich składów benzynowych w Petsamo!"

Niezależnie od tego zaproponowali Fin-

Z TERENU WOJNY DOMOWEJ W HISZPANII

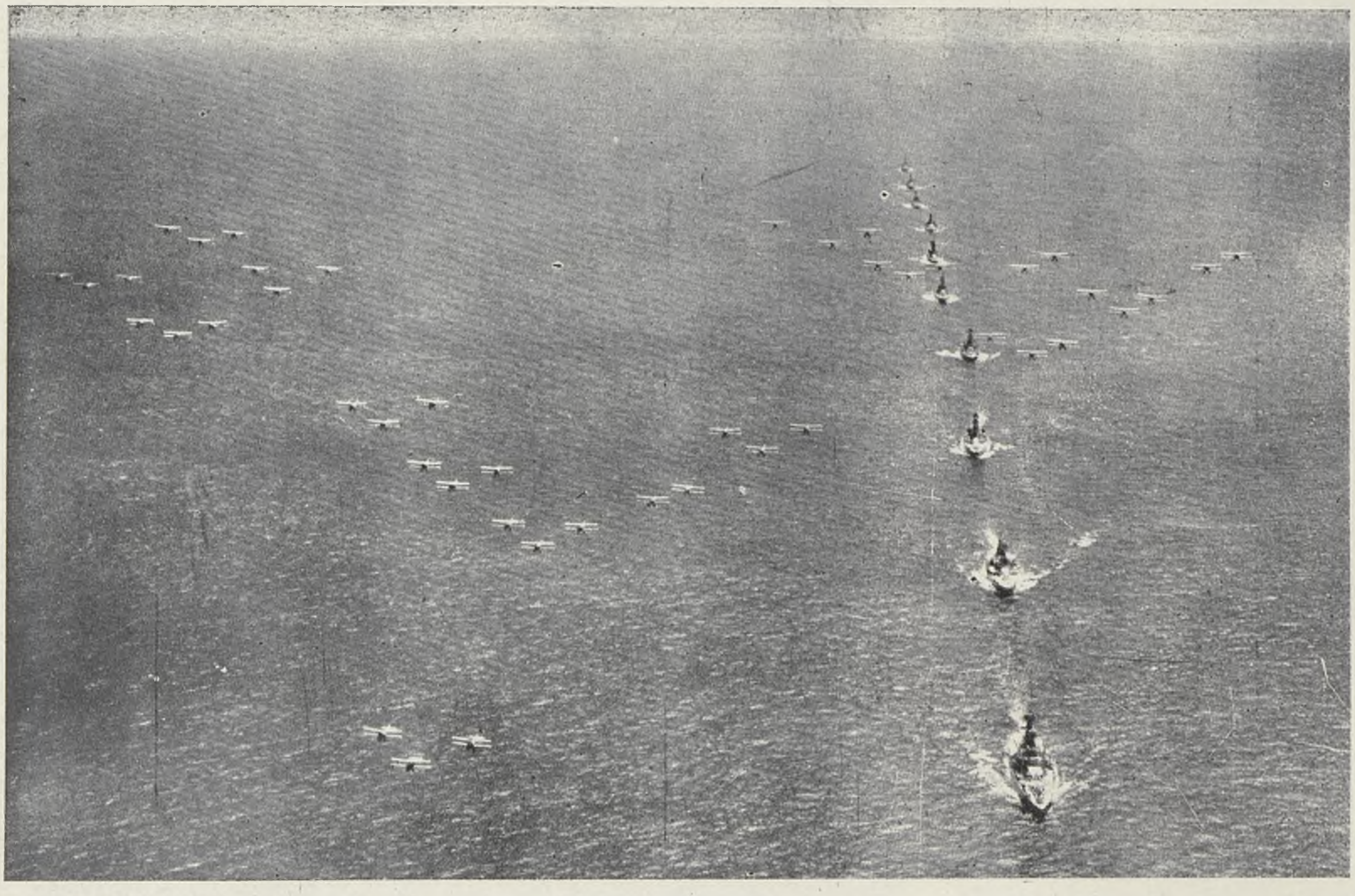


Legiony gen. Franco dotarły do m. Śródziemnego rozrywając w ten sposób teren czerwonej Hiszpanii od Tortozy do morza.



„Illustration"

Obecny stan władania Hiszpanią. Tereny oznaczone czarno zajęły wojska narodowe, na białych utrzymują się rządowcy. Mapa frontu Katalonii.



„L'Illustration

45 aeroplanów podczas manewrów floty angielskiej, francuskiej i amerykańskiej na Pacyfiku asystuje okrętom liniowym amerykańskim.

landii Niemcy na b. dogodnych warunkach budowę portów lotniczych, utrzymanie całych linii

„i... znów tylko krok dzielił oferentów od podpisania umowy. Ten drobny krok, który mógłby przeoczyć Intelligence Service, *gdyby nie był brytyjskim Intelligence Service.*"

„Od maja na linii Helsinki — Petsamo latać będą potężne angielskie Havillandy, angielski kapitał inwestuje pokaźne sumy w wybudowaniu wielu gmachów w Petsamo, takich sobie uniwersalnych gmachów, które na razie mogą być hotelami czy dworcami dla pasażerskiej komunikacji lotniczej..."

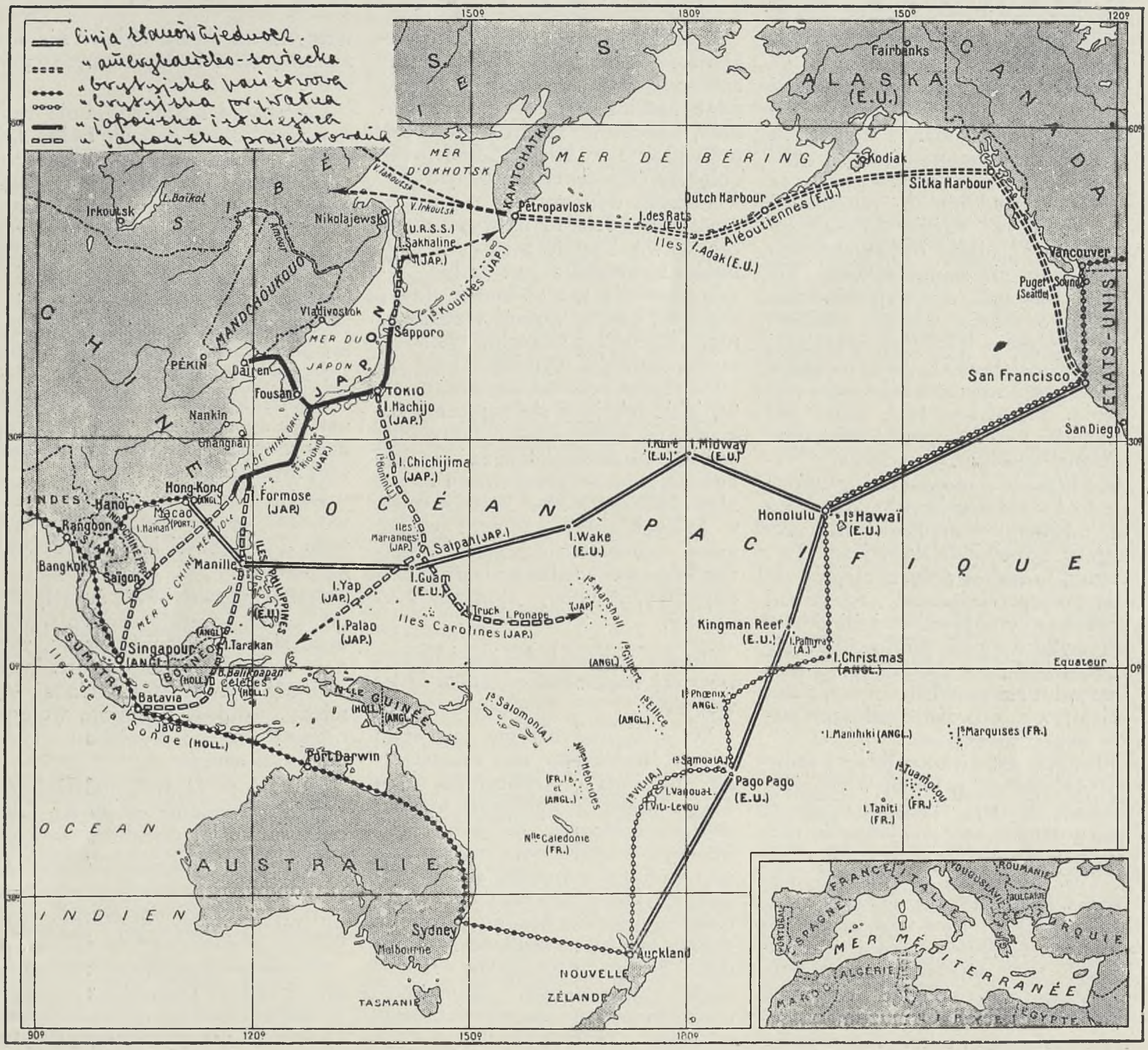
ZATARG O WYSPY ALANDZKIE

Nie mogąc stworzyć kontrportu swego dla szachowania Murmańska Niemcy wybrały taki obiekt, o jaki ich zdaniem Anglia nie będzie walczyła tak zdecydowanie, a mianowicie wyspy Alandzkie na Bałtyku.



Stosunki społeczno-polityczne w Ameryce Południowej według poglądowego zobrazowania amerykańskiego wydawnictwa „Ken".

ISTNIEJĄCE I PROJEKTOWANE LINIE LOTNICZE NAD PACYFIKIEM



„L'Illustration"

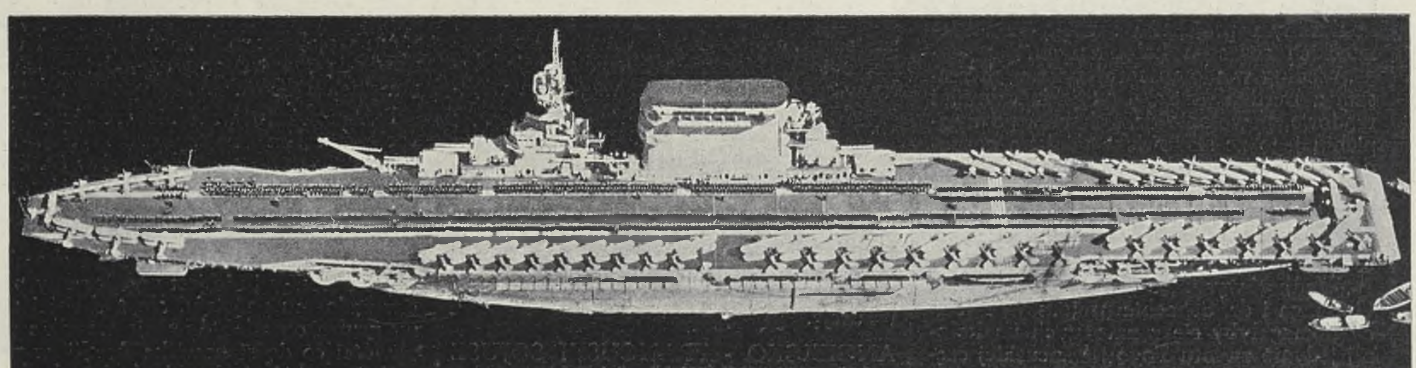
Pragniemy to uwypuklić szczególnie, wypadek ten na pozór mało ważny może mieć w przyszłości w polskiej polityce morskiej znaczenie niepomierne.

Niemcy pragną wyspy owe opanować, ufortyfikować do tych rozmiarów, by mogły z nich skutecznie szachować flotę sowiecką w Kronsztadzie i w ogóle podporządkować swej woli, okręty wchodzące i wychodzące ze stolicy Sowietów — Leningradu.

Sowiety rozumiejąc to niebezpieczeństwo przedłożyły traktat z r. 1866, gwarantujący bezwzględną demilitaryzację tych wysp, zamieszkanych przez Finów. Rzecz w toku, może się przekształcić w niemiecko-sowiecką wojnę.

EKSPANSJA NIEMIEC NA POŁUDNIO-WSCHÓD I ICH ŻĄDANIA KOLONIALNE.

Podczas wizyty lorda Halifaxa w Berlinie kanclerz Hitler poruszył w rozmo-



„L'Illustration"

Przegląd na awiomatce „Lexingten" podczas inspekcji admirała.

WOLNOŚĆ NAJWIĘKSZY SKARB POLAKÓW

Największy myśliciel przedwojennych Niemiec, pochodzący ze szlachty polskiej z Wielkopolski z rodu Nieckich, Fryderyk Nitzsche dzielił ludzi w sferze ich upodobań i światopoglądu na „panów" i „niewolników".

Natury ludzkie o moralności „niewolników" dążyły do tego, by wykonywać uległe otrzymane rozkazy, bały się samodzielności, nie miały odwagi do wypowiadania własnego zdania, własnej inicjatywy, panicznie lękały się wszelkiej odpowiedzialności, jaka mogłaby wyniknąć z ich samodzielnego myślenia. Szczęściem tych ludzi jest bierność wobec opinii, doktryny, reżimu, systemu, dyktatora. Natury ludzkie o moralności „panów" — to ludzie samodzielni, krytyczni, odważni w myśleniu, nie unikający odpowiedzialności za swe czyny, to ludzie przyczyniający się dla postępu ludzkości, to dzielni wykonawcy rozkazów, jeśli do tego wykonywania dobrowolnie się zobowiązali, to odkrywcy, wynalazcy, ludzie przedsiębiorczy, pełni inicjatywy, odważni, miłujący nade wszystko wolność.

Innym jest światopogląd i innymi są cnoty jednych i drugich. Pokora, bojaźń, skrucha, uległość, bierność jest cnotą u jednych, niecnotą u drugich.

Tak gloryfikował wolność myśliciel niemiecki, wywodzący się z dawnego rycerstwa polskiego, w pracy swej „Tako rzecze Zaratustra", tak przekładał najbardziej słoneczny światopogląd dawnych Persów, czcicieli Ormuzda, na język spółczesny, tak wykazywał we światopoglądzie spólczesnych fałszywe cnoty, będące jedynie cnotami „niewolników".

Są ludzie i narody o światopoglądzie „niewolników". Są społeczeństwa wiecznie katowane, kopane butami opryczyny, pretorianów, knechtów, rządzone terorem, prowadzone w Niewiadome przez obłąkanych samozwańców, jedynowładczych dyktatorów. Są społeczeństwa, gdzie to najwyższe dobro w więzi społecznej, owa wolność obywatelska jest żadna: nigdy tam nie ma wolności słowa, wolności pracy, wolności posiadania, wolności zawodu, wolności myśli, wolności wymiany. Tam zawsze rządzi prawem kaduka, gwałtu, jakiś lękający się panicznie zamachu na swoje życie jedynowładca i jego pochlebcy, tam zawsze wybuchają ponure, przekrwawe bunty niewolników, bunty krótkotrwałe, w których chwyta w ręce władzę nowy zamozwaniec (partia, system) jeszcze bardziej nieufny, podejrzliwy, mściwy, cyniczny i okrutny.

Polska zawsze była, jest i będzie we swej większości narodem ludzi wolnych.

W pojęciu naszym państwo to nie bożek, to nie cel naszego istnienia. Konstytucja 3-go Maja mówi: „Państwo to narzędzie społecznej szczęśliwości". Państwo jest to ograniczające wolność jednostki dobro społeczne, które powinno być wszędzie tam, gdzie bez niego obejść się nie można ze względów obronności kraju, ze względów fiskalnych, zdrowotnych, humanitarnych, oświatowych, ze względów wymiaru sprawiedliwości i t. p. Wszelkie formy wkraczania administracji państwowej w te dziedziny życia Polaków, gdzie to jest ze względu na dobro ogólne nie konieczne, obce będą naturze polskiej.

Ukochanie i poszanowanie wolności w Polsce dawnej było tak wybujałe, jak nigdzie w świecie, dochodziło aż do zawrotnych wyżyn niedorzeczności: do bezrozumnej samowoli, do liberum veto, gdzie jednostka hamowała czyn olbrzymiej większości.

Wieki doświadczeń i przeżyć czynią nas coraz bardziej światłymi obrońcami rzeczywistej wolności w więzi społecznej.

Żaden system, żadna doktryna ustroju społecznego nie będzie rządziła Polakami wbrew najistotniejszej myśli polskiej.

Każdy Polak kocha tę szeroką wolność, ograniczoną jedynie prawem do wolności innych i dobrem gromady.

Każdy prawdziwy i światły Polak kocha wolność myślenia, wolność słowa, wolność prasy, wolność zawodu, wolnoć posiadania, wolność wytwarzania, wolność wymiany, wolność spożycia, wolność organizowania i wyzwalania twórczych sił narodu.

Bo cóż może być piękniejszego ponad posiadanie wolności i zużytkowanie jej dla dobra innych?

Wolność — to nasza chluba, nasza duma, nasza radość, nasz postęp, nasz skarb najwyższy, nasza natura, ojczyzna, nasza siła.

A morze? Prawdziwa niepodległość Polski, prawdziwa szeroka wolność Polaków, wielkich synów Ludzkości nie da się pomyśleć bez użytkowania morza, jako wolnego gościńca ułatwiającego z innymi narodami globu współżycie wolne.

ŚWIATOWA POLITYKA MORSKA (dokończenie)

wie sprawę uznania zasadniczego praw Niemiec jako mocarstwa kolonialnego.

„Natomiast gen. (tel. P.A.T.) Goering i dr. Schacht, z którymi lord Halifax odbył w Berlinie dwukrotnie dłuższe rozmowy na ten temat, wystąpili wobec przedstawiciela rządu brytyjskiego z zupełnie konkretnym projektem zaspokojenia niemieckich roszczeń kolonialnych."

„Według wiadomości, otrzymanych zresztą z Berlina przez brytyjskie czynniki rządowe, powołanie dr. Schachta po ustąpieniu jego ze stanowiska ministra gospodarki na ministra bez teki, związane ma być z powierzoną mu przez kanclerza nieoficjalną na razie misją czuwanie nad zagadnieniem przeprowadzenia niemieckiego programu kolonialnego."

„Według wysuniętych przez premiera Goeringa i dr. Schachta projektów, Niemcy domagałyby się z zabranych im kolonii jedynie zwrotu *Togo* i francuskiej części Kamerunu, rezygnując ze zwrotu wszystkich innych swoich dawnych posiadłości kolonialnych, natomiast proponują utworzenie międzynarodowego mandatu na obszarach, przylegających do siebie Konga belgijskiego i portugalskiej Angoli.

Mandat ten miałby być sprawowany przez Niemcy, zaś dla eksploatacji gospodarczej tych obszarów kolonialnych utworzonoby spółkę o charakterze towarzystwa akcyjnego ze specjalnym statutem. W tej spółce uczestniczyłaby również Portugalia, z tym jednak, że Niemcy posiadałyby w spółce pod każdym względem większość."

Wyrazem lądowej ekspansji niemieckiej na południowschód jest:

1) wcielenie Austrii do Rzeszy niemieckiej,

2) dążenie do oderwania od Czechosłowacji Sudeckich Niemców, droga utworzenia narazie tam ustroju kantonalnego,

3) i ekspansja gospodarcza na Bałkany i Turcję.

ANGIELSKO - FRANCUSKI SOJUSZ SIŁ WOJENNYCH, LĄDOWYCH I MORSKICH.

Po wpoleniu Austrii do Rzeszy Niemieckiej wionęło zaniepokojenie po całej Europie. Ci i owi robili uprzejmy wyraz twarzy, uznali to wpolenie, silniej zareagowała Anglia i Francja utworzeniem sojuszu wojennego.

Francuski premier Deladier odwiedził rząd angielski, był uroczyście podejmowany przez króla angielskiego, i przyczynił się do utworzenia obronnego sojuszu wojskowego Francji i Anglii i ustanowienia jednolitego dowództwa ich sił morskich i lądowych.

Postanowiono wspólnie wzmóc mobilizację, a celem najszybszego uzyskania przewagi w powietrzu zakupić w St. Zjednoczonych Ameryki 1600 samolotów, rozwinąć własny przemysł lotniczy i zbudować szereg fabryk lotniczych.

„Ten alians wojskowy ma charakter ściśle obronny i nie jest wymierzony przeciw żadnemu państwu, ale z drugiej strony usuwa on zdecydowanie wszelkie wątpliwości co do stanowiska Anglii w razie wojny, w której Francja będzie brała udział. Ten sojusz wojskowy silniej broni integralności Czechosłowacji, niż jakiekolwiek wspólne deklaracje."

ROZBUDOWA PORTU RYBACKIEGO W WIELKIEJ WSI

PanW. Mężnicki, będąc w r. b. w Wielkiej Wsi w obszernym artykule podaje następujące szczegóły, dotyczące rozbudowy portu rybackiego w Wielkiej Wsi.

Fragmenty z tego artykułu ze względu na ich rzeczowość podajemy poniżej:

Dn. 3 maja ma być poświęcony port rybacki w Wielkiej Wsi.

Port wielkomiejski odegra niewątpliwie poważną rolę w rozwoju naszego rybołóstwa pełnomorskiego, zwłaszcza gdy zrealizowane zostaną dalsze etapy jego rozbudowy, a więc w pierwszym rzędzie — gdy powstanie kanał, który, przekopany u nasady półwyspu Helskiego, połączy już wykończony basen z zatoką Pucką; u wylotu kanału od strony zatoki wybudowany ma być jeszcze drugi basen, zakryty od morza mierzeją. Kanał przez półwysep Helski znakomicie przybliży port w Wielskiej Wsi — i tak już centralnie położny dla osad rybackich nad pełnym Bałtykiem, od Jastarni poczynając a na Dębkach kończąc—do wszystkich wiosek znajdujących się nad t. zw. „Małym Morzem" (zatoka Pucka), a nawet i do rybaków gdyńskich, którzy, wyjeżdżając na dalsze połowy nie będą potrzebowali objeżdżać na swych kutrach cypla półwyspu Helskiego, ale wprost przez zatokę i kanał wypływać będą mogli do bazy rybołóstwa pełnomorskiego — portu w Wielkiej Wsi. „Sprawa budowy kanału znajduje się jeszcze in statu nascendi, lecz konieczne studia zostały już przeprowadzone, a wyniki uzgadniań i debat na konferencjach każą raczej przypuszczać, że projekt znajduje się na najlepszej drodze do rychłego przejścia w stadium realizacji.

Wcześniej zapewne zacznie się jednak budowa własnej osady rybackiej przy porcie wielkowiejskim. „Przed Wielką Wsią zatem otwierają się wielkie możliwości, które potęguje jeszcze fakt, że Hel jako osada rybacka przestał już właściwie istnieć, stając się wojskowym obozem warownym. Ci więc, którzy przewidują, że Wielka Wieś już w najbliższej przyszłości będzie prawdziwą stolicą polskich rybaków morskich — na pewno się nie mylą. Bo zważmy tylko: w roku 1936 rybacy nasi naprzykład wyłowili śledzi w połowach przybrzeżnych za 230 tys. zł. a w poołwach dalekomorskich za 1,390,000 zł. (w r. 1937 połowy poprawiły się jeszcze o 20 procent), ale w tym samym roku z samej tylko Anglii przewieźliśmy do Polski śledzi za prawie 15 milionów zł. A przecież konsumcja ryb w Polsce daleka jest jeszcze od właściwego poziomu.

Jakież więc perspektywy stają przed naszym róbołóstwem morskim, a z nim przed Wielką Wsią?

Już dziś Wielka Wieś — to port nie byle jaki. W ogólnych zarysach wygląda on jak trapez, który utworzyły dwa mola zewnętrzne. Jedno z nich (zachodnie — długości 762 m.) zatacza łuk ku wschodowi, a drugie (wschodnie — 320 m.) skierowane jest pod nieznacznym kątem wprost w morze. Mola te nie schodzą się ze sobą, tworząc prostopadłe do brzegu wejście do portu. Wejście to usytuowano tak ,aby w basenie portowym było jaknajmniejsze falowanie. Dla zapewnienia jeszcze większego spokoju wewnątrz portu, od strony północno - wschodniej zasłonięto wejście przez przedłużenie mola zachodniego o bilsko 100 m. Obok mól zewnętrznych, jest jeszcze molo wewnętrzne, przebiegające wewnątrz portu równolegle do brzegu. I ono ma spełniać rolę zasłony przed falą, ale już tylko dla wewnętrznej, przybrzeżnej części basenu.

Jak z tego widać, niczego nie zapomniano, aby wewnątrz portu panował konieczny spokój i tafla wody nie marszczyła się niepotrzebnie niespokojnymi wstrząsami fal.

Oprócz tych mól wybudowano w porcie dwa pomosty drewniane, a projektuje się budowę jeszcze dwóch dalszych. Pomosty te znakomicie ułatwiać będą rozładowywanie kutrów z oby jaknajobfitszych połowów.

Naturalnie, port wielkowiejski zaopatrzony jest w około półtorakilometrową bocznicę kolejową z mijanką. W razie potrzeby wybudowane być mogą dalsze tory, a nawet cała stacja towarowa. W związku z tym zarezerwowano na ten cel odpowiednie tereny.

Centrum dzisiejszego osiedla łączy z portem nowowybudowana szosa, mająca przeszło pół kilometra długości. Przed kilku tygodniami szosę tę nazwano ulicą Antoniego Hryniewieckiego, aby w ten sposób upamiętnić zasługi, położne przy budowie portu wielkowiejskiego przez Naczelnika Morskiego Urzędu Rybackiego z Gdyni.

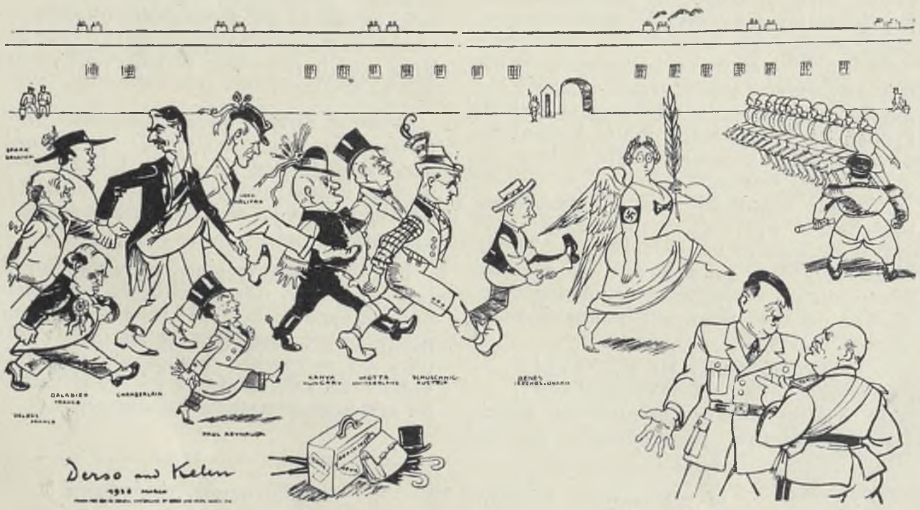
W roku bieżącym powstanie w Wielkiej Wsi magazyn portowy o kubaturze 4,000 — 5,000 m³. Obok magazynów wzniesione zostaną jeszcze inne konieczne w porcie budowle, a więc budynek pomocniczy dla urządzeń portowych (pomieszczenia sprzętu ratunkowego, przeciwpożarniczego i t. p.) i budynek mieszkalny dla personelu administracji portowej oraz nadzoru rybołóstwa; w tym ostatnim budynku będzie też mogła znaleźć pomieszczenie placówka władz celnych.

Mimo, iż eksplbatację portu zaczęto bardzo niedawno, Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin" już przystąpiła do instalacji urządzenia dla zaopatrywania kutrów w materiały pędne. Buduje się więc zbiornik na materiały pędne, a w krótce zacznie się montować urządzenie do bunkrowania przy molo wschodnim, w miejscu, gdzie przystawać będą kutry.

Nie wspomnieliśmy dotąd nic jeszcze o wielkości portu. Otóż powierzchnia wodna portu wynosi ok. 14,5 ha. Port w Wielkiej Wsi, aczkolwiek wielokrotnie mniejszy do portu gdyńskiego jest za tym pod względem wielkości drugim już z kolei portem na naszym wybrzeżu. Głębokość użytkowa basenu portowego ma od 4 do 6 m., a ogólna długość konstrukcji portowych, przeznaczonych do przystawania statków i kutrów mola i pomosty) będzie wynosić narazie około 1,000 m. bieżących. Te dwa współczynniki pozwolą na umieszczanie w porcie znacznej ilości kutrów i statków nawet o poważniejszym zanurzeniu.

W skład portu — rzecz oczywista — wchodzą nietylko urządzenia wodne, ale także i tereny lądowe. Port wielkowiejski rozporządza 18 ha placów, przeciętych linią kolejową Puck — Hel. Na terenach przy wybudowanym już basenie staną ogólne urządzenia portowe, a więc magazyny, warsztaty reperacyjne dla kutrów, slip, budynki administracyjne itp., natomiast za torem kolejowym, bliżej miejsca, gdzie w przyszłości — po wybudowaniu kanału — ma być wybagrowany drugi basen, zakryty od pełnego morza mierzeją Helską — rozsiądzie się osada rybacka, a obok niej ulokują się zakłady przemysłu rybnego". (Gazeta Polska luty r. b.).

SATYRA POLITYCZNA W AMERYCE.



Polityka mocarstw morskich w karykaturze amerykańskiej. Znane osobistości ze świata politycznego Europy maszerują pod przewodem niemieckiego anioła pokoju.

EUROPA WSPÓŁCZESNA W WYOBRAŻENIACH MIESZKAŃCÓW DRUGIEJ PÓŁKULI



Zawzięci footbaliści.



Młodzież Europy.



Ach, te Stany Zjednoczone. „Ken"

KRONIKA

NOWY SPOSÓB USPOKAJANIA WZBURZONEGO MORZA.

Duński statek inspekcyjny „Ingolf" poczynił ostatnio bardzo ciekawe próby uspokajania wzburzonego morza przy pomocy tranu. Prób tych dokonano przy bardzo wzburzonym morzu i okazało się, że tran daje daleko lepsze wyniki w porównaniu do oleju. Litr tranu pokrył taką samą powierzchnię morza co 21 litrów oleju. Lśniąca warfstwa tranu utrzymała się na powierzchni morza 3—4 razy dłużej, aniżeli warstwa oleju.

ZNACZNY RUCH NA STOCZNIACH NIEMIECKICH.

Według statystyki niemieckiego Lloydu, stocznie niemieckie wybudowały w ciągu 8 miesięcy roku bież., na zamówienia firm zagranicznych, 42 statki o ogólnej pojemności 179.000 ton brutto. W tymże okresie roku zeszłego na zamówienia zagraniczne wybudowano 32 statki o pojemności 64.000 ton brutto, a w roku 1935 — tylko 28 statków o pojemności 59.000 ton. Jak widać z powyższego, stocznie niemieckie zyskują coraz większe zamówienia zagraniczne. Oczywiście ma to bardzo dodatni wpływ na powiększenie bilansu zagranicznego Rzeszy.

Stocznie niemieckie miały z tego tytułu następujące wpływy: w roku 1935 — 14 milionów marek, w roku 1936 — 20 milionów, a w roku bież. — przeszło 67 milionów. Największe zamówienia pochodzą od firm norweskich. jugosłowiańskich i duńskich.

UTWORZENIE III FLOTYLLI OKRĘTÓW PODWODNYCH.

W Kilonii została utworzona trzecia flotylla okrętów podwodnych, złożona częściowo z okrętów, wydzielonych ze składu pierwszej flotylli, częściowo zaś z okrętów, dopiero co wykończonych. Flotylla ta składa się z dziesięciu okrętów, oznaczonych cyframi U—8 do U—24; siedem z nich pozostaje w kampanii, reszta zaś w rezerwie.

W skład flotylli wchodzą ponadto okręty-transportowce „Weischel" i „Mosel" oraz torpedowiec „T—156". Okręty podwodne, wchodzące w skład flotylli należą do typu małych okrętów podwodnych a 250 ton.

Flotylla otrzymała nazwę flotylli Lohs'a. Jest to nazwisko dowódcy okrętu podwodnego UB—57, który został zatopiony przez Anglików w sierpniu 1918 roku po niezwykle skutecznym pływaniu krążowniczym, podczas którego zatopił on kilkanaście statków handlowych.

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

POLACY MAJĄ CZARODZIEJSKI ZNAK ZWYCIĘŻAJĄCY W WOJNACH ŚWIATOWYCH

O Jędze, Jędze Mordu wężowłose,
znak polski grążył was w sen,
gromada chjen —
leżycie oślepłe, bezgłose.
Budzę was. Jestem ten
wysokich przeznaczeń poseł,
który was z bezwładu snień
na dzień,
na życie niosę.

Idące przy moim boku,
to przede mną jako zwiad,
to za mną z śladu w ślad,
zgodnie z wróżbami proroków
uwolnicie z oków
mój świat.
Jestem wam wład.
Zwycięstwo mi dajcie w wojnie.
Wynagrodzę was najhojniej.

. . . .

Tak budzi Jędze Mordu, tak zwie je na szaniec
Wilhelm i Trockij — Wilhelma wysłaniec.

* * *

Podpaliłyśmy Ziemię: w pożarach borów, gór
giną stolice, ludzie jak krechki chróst.
Podpaliłyśmy Niebo: gorą tabuny chmur,
giną tworzone na człowieczy wzór
ogrojce wierzeń i bóstw.
Oto — luz.
Niebo nad tobą zadymione
kryje głębokie rany śródłonne,
przed tobą — zdobycze połonne:
Ziemia korna u twych nóg.
Otoś z nami ją zmógł.

My Jędze, kąpane we krwi,
nie mniej, niż ty,
władzy godne,
chcemy: daj nam wynagrodne,
jak przyrzekłeś w one dni.

Dźwigasz władzę sam, jak tragaż.
Czy to nie zbyt ciężki bagaż?
Uczyń z nami władzy podział.
Przecz się wzdragasz?
Car Mikołaj się nie spodział,
gdy miast władzy dał swą głowę.
Sprawiedliwy uczyń podział:
ty połowę, my — połowę.

. . . .

Tak z wału na wał,
wcwał przez bitewny szał
wynoszą Jędze tyranów
ku wyżniom władztwa i chwał
i strącają tytanów
w fosy martwych ciał:
panuj!
I w czarnych łąkach, które fosgen struł,
na rumowiskach stolic i siół
pijane krwią, władzą
same ze sobą o władzę się wadzą.

* * *

Gdy grom klątwy, ni błysk kordu
nie może strącić w otchłanie
z powrotem Jędz Mordu,
na Wawelu budzi się Krak,
by łożył koniec plag.
Polacy podnoszą czarodziejski znak
nad lądy wszystkie hen, hen,
nad oceanów płanie
i Jędze Mordu, widząc znak ten,
wracają w otchłanie,
w sen.

Cóż to za znak
o tak nadprzyrodzonej potędze,
że zcisza wichry borealne,
narody wiąże w sejmy walne,
w sen grąży Jędze?

To słoneczny ptak:
promiennolica
moja dziewczyna - orlica,
co mnie z drzemoty, z żuławy
woła na wyżnie bohaterstw i sławy.

To piorunowy ptak:
sokół lecący, rozkrzydlony,
rozszarpujący krzywymi szpony
jadowite płazy i gady,
przeczarnych mocy szkarady.

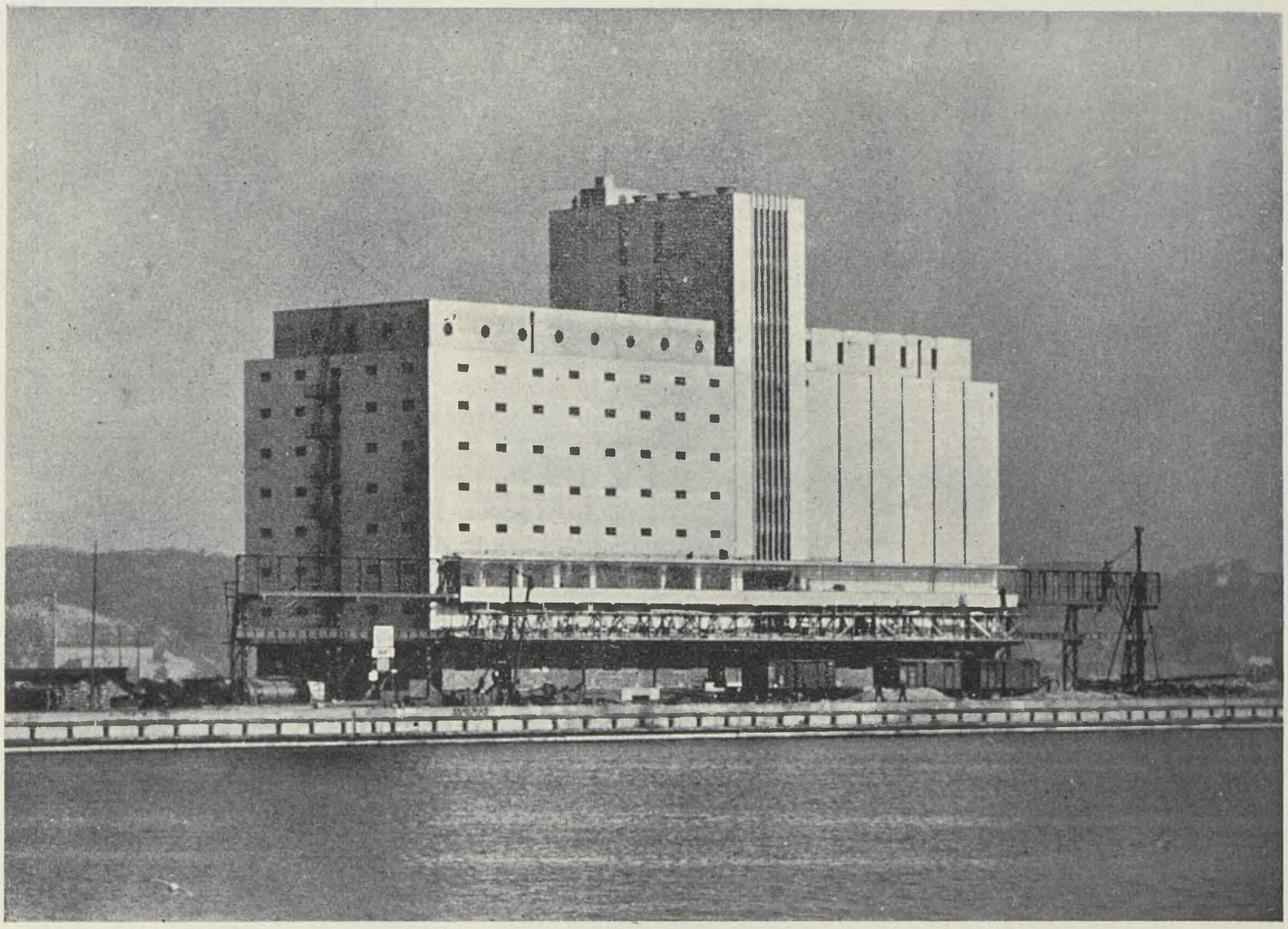
To słoneczny ptak
nad światem szeroko rozpięty:
Gołębica na przestworze,
w postać której przedzierzgnięty
nad Polską — Janem Chrzcicielem
zawisł Duch Święty —
— Boży,
znak Polaków: Biały Orzeł.

* * *

Najbliższe przyszłości z oczu sny mi płoszą.
Znów Jędze widzę w swych borach myślowych,
znów ktoś je budzi, cały świat pustoszą,
łany poprują strzeleckimi rowy.
Znaku, co strąci je w sen, będzie brak.

Polacy mają czarodziejski znak,
zwyciężający w wojnach światowych.

ELEWATOR ZBOŻOWY W PORCIE GDYNIA



Gmach elewatora zbożowego w Gdyni.

„Wśród szeregu monumentalnych nieraz budowli portowych, wśród wieżyc kranowych i lasu masztów statków — wystrzela w górę w porcie gdyńskim bryła Elewatora zbożowego. Widać ją z daleka, zwłaszcza od strony morza. Nic dziwnego — przecież to najwyższy budynek w Gdyni.

Mury Elewatora, choć wzniesione na wiosnę, ożywiły się dopiero niedawno. Dnia 1 grudnia zaczęła bowiem swą działalność spółka — założona przez Państwowe Zakłady Przemysłowo-Zbożowe i poznańską Centralę Rolników — która wydzierżawiła wybudowany przez Bank Polski Elewator gdyński i zaraz zaczęła go eksploatować, podobnie jak to uczyniła z elewatorami rejonowymi w Kutnie, Kruszwicy, Sokalu i Ostrowcu Świętokrzyskim.

Elewator gdyński obsługuje krajowy handel eksportowo-importowy zbożem i pośredniczy w tranzycie przez Polskę pszenicy i kukurydzy z Rumunii, Czechosłowacji i Węgier; jest on równocześnie składnicą i punktem przeładunkowym przy imporcie soi i kukurydzy.

Jak pracuje elewator?

Ogromny gmach z całą skomplikowaną instalacją przeładunkową i sortownicą na tysiące ton zboża zdawałoby się potrzebuje do obsługi licznych rąk roboczych. Tymczasem cała techniczna obsługa elewatora składa się z 5-ciu ludzi, dosłownie pięciu... Urządzenie jest tak zmechanizowane, że czynności kierownika, montera czy nawet prostego robotnika ograniczają się tylko do kontroli aparatury.

Administracja elewatora z góry ustaliła do jakiej komory ma pójść zboże przywiezione gdzieś z głębi kraju, czy też z zagranicy. Komór takich o pojemności od 150 do 225 ton ma elewator 45. Pierwsza czynność po nadejściu pociągu ze zbożem to nastawienie odpowideniej drogi transportowej. Schemat całego urządzenia transportowego znajduje się na specjalnej tablicy, zaopatrzonej w cały szereg kontaktów eelktrycznych. Przekręcając odpowiednie kontakty uruchamia się odpowiednie urządzenia taśmowe. Gdy już wszystko zostało nastawione, przekręca się kontrolny kontakt i odrazu świtlena linia na tablicy wskazuje drogę jaką będzie szło ziarno. Przekręca się jeszcze inny kontakt i puszcza w ruch całe urządzenie.

Sznur wagonów ze zbożem podchodzi pod rampę elewatora, zaopatrzoną w 7 szerokich lejów. Wagony ustawia się drzwiami na wprost lejów. Drzwi wagonu uchyla się i zboże sypie się do lejów. Z leja spada ziarno na poziome transportery taśmowe, które wiozą zboże do transporterów pionowych t. zw. redlierów, którymi zboże kieruje się na wagę automatyczną. Waga „odmierza' porcje: dla pszenicy po 1000 kg., dla żyta po 900 kg., dla jęczmienia po 800 kg., dla owsa po 600 kg. (ciężar zbóż jest różny).

Jeżeli zboże jest zanieczyszczone, to przed ważeniem idzie jeszcze do oczyszczenia i sortowania. Urządzenia te składają się z cylindrycznych pudel, zaopatrzonych w sita, t. zw. triery. Dla każdego gatunku zboża jest osobny cylinder. Ponadto, jeżeli ziarno potrzebuje specjalnego sortowania, według standartu, przechodzi przez różne sit at. zw. aspiratory, które oddzielają wszelkie domieszki, ziarna pokruszone i nadpsute, przepuszczając tylko ziarno doborowej i jednakowej wielkości.

Oczyszczone ziarno podnosi się na wyższe piętra i zsypuje się do komór. Każda komora jest przewietrzona przy pomocy prądu powietrza pod ciśnieniem.

Ponad to każda komora zaopatrzona jest w 3 termometry elektryczne na różnych wysokościach, aby można było kontrolować temperaturę zboża w komorze. Na jej dole, we środku i w górze. Termometry ze wszystkich komór (135 szktu) połączone są centralną tablicą w biurze na której można odczytywać równocześnie temperatury zboża w całym elewatorze.

Gdy trzeba załadować zboże na statek, wówczas w komorze, mającej dno w formie leja, otwiera się szyber i zboże sypie się wprost na transportery, które podnosza ziarno do wyższych pięter, a stąd przenośnicami ponad rampę i ponad torami nabrzeża wprost na statek.

Pojemność elewatora gdyńskiego wynosi 10.000 ton zboża, z czego 5.000 ton może być przechowywana w 45 komorach, a 5.000 ton w dużych halach składowych. Konstrukcja tak jest pomyślana, że w każdej chwili elewator może być rozbudowany do 30.000 ton pojemności.

Zdolność przeładunkowa urządzeń wynosi ok. 300 ton na godzinę". *W. M. (Gazeta Polska").*

MIESIĄC NAD MORZEM CZARNYM W WARNIE

Warna, prastare miasto bułgarskie, w ostatnich latach zdobyła sobie sławę najmodniejszej miejscowości kąpielowej na Bałkanach. Otoczona od Zachodu pasmem gór chroniących kąpielisko od zimnych wiatrów, opada łagodnie ku morzu, a idealna plaża wielukilometrowej długości, pełna drobnoziarnistego złocistego piasku, oraz łagodnie opadające dno morskie o krystalicznej czystości wodzie stwarzają z Warny najpiękniejsze kąpielisko, wymarzone dla odpoczynku, sportów wodnych i spędzenia urlopu.

Bogata flora południa, gaje cyprysowe, oliwek, fig, pinii i migdałów, rozliczne sady i winnice cieszą oczy podróżnych stęsknionych za bogactwem zieleni. Olbrzymi wybór wspaniałych owoców jak: brzoskwiń, winogron, fig, po cenach niebywale niskich, oczekuje przyjezdnych.

Bułgaria, kraj wina i róż! — kraj o prastarej kulturze na granicy wpływów zachodu i Bizancjum, obfituje w oryginalne zabytki i pamiątki wieków ubiegłych, a gdy jeszcze dodamy historyczne więzy przeszłości i znaną przyjaźń Bułgarów dla Polski, — to łatwo zrozumieć możemy, dlaczego Polacy cieszą się taką popularnością w tym pięknym i gościnnym Kraju, i dlaczego każdy turysta z Polski czuje się w Bułgarii tak, jak we własnej Ojczyźnie.

PROGRAM WYCIECZEK.

Wycieczka Nr. 1309 od 5.VI. do 30.VI. 1938 r.

Wycieczka Nr. 1310 od 5.VII. do 30.VII. 1938 r.

Wycieczka Nr. 1311 od 3.VIII. do 28. VIII. 1938 r.

Wycieczka Nr. 1312 od 4.IX. do 29.IX. 1938 r.

Dzień 1 Odjazd ze Lwowa popołudniu.

Dzień 2 Przyjazd rano do Bukaresztu, przewiezienie do hotelu. Obiad. Popołudniu fakultatywne zwiedzanie autokarem miasta. Kolacja.

Dzień 3 Po śniadaniu przewiezienie na dworzec. Odjazd z Bukaresztu. Przed południem przejazd promem przez Dunaj z Giurgiu do Russy. Popołudniu odjazd z Russy. Wieczorem przyjazd do Warny i rozlokowanie w willach i domach prywatnych.

Od 4—23 dn. Pobyt w Warnie. Posiłki w dobrych restauracjach. W tym czasie P.P. Uczestnicy będą mogli odbyć wycieczki do ZAMKU KÓRLEWSKIEGO EUKSINOGRAD, KLASZTORU - PUSTELNI W ALADZA, KLASZTORU ŚW. KONSTANTYNA, LASU KAMIENNEGO DIKILI-TASZA, oraz do KONSTANTYNOPOLA lub KAZANŁYKU, jedynej na świecie doliny róż, gdzie istnieje fabrykacja oryginalnego olejku różanego, cenionego na wschodzie na wagę złota.

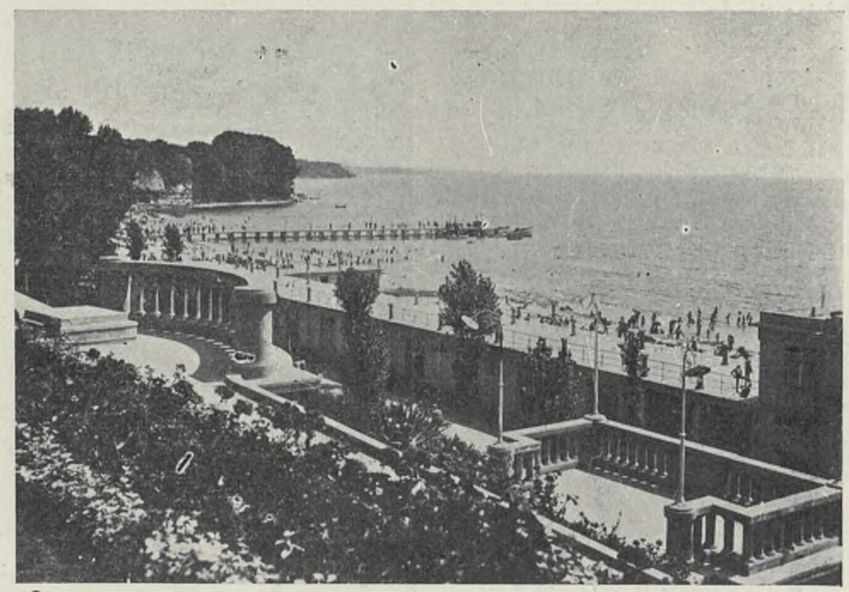
Warna jest bliska sercu każdego Polaka, jako pole jednej z najkrwawszych, lecz najchlubniejszych bitew w historii Polski, Bułgarii i Węgier. Tu poległ rycerski król Władysław Warneńczyk, tu pochowany został, a jego mauzoleum zbudowana przez armię i młodzież bułgarską jest celem pielgrzymek ze wszystkich krajów Europy. Wspaniała i wzorowo urządzona plaża i zakłady kąpielowe, piękny ogród nad brzegiem morza, ładne Kasyno Gry (ruletka, baccarat, dancing) i nowoczesne miasto willowe tworzą idealne miejsce wypoczynku.

Dzień 23 Odjazd wieczorem z Warny. Przyjazd rano do Russy. Przejazd przez Dunaj i przybycie koło południa do Bukaresztu. Odjazd popołudniu z Bukaresztu.

Dzień 25 Przyjazd rano do Lwowa i rozwiązanie wycieczki.

CENA UDZIAŁU W WYCIECZCE WYNOSI Zł. 315 w kl. III-cej oraz Zł. 350 w kl. II-giej.

WIDOK W WARNIE NA PLAŻĘ I MORZE CZARNE



Bułgaria w lecie — to kraj dla turystów. Miesiąc w Warnie — przejazdy i pobyt zł. 315. Zwiedzanie plantacji róż. Kuracje winogronowe — wspaniała plaża. Wycieczki do kraju słońca i malowniczych gór Bałkańskich co miesiąc. „FRANCO-POL" Oddział Bułgarski, Mazowiecka 9 i Oddziały.

POLSKA FLOTA HANDLOWA

Główny Urząd Statystyczny opracował dane, dotyczące stanu liczebnego polskiej floty handlowej na przestrzeni ostatnich czterech lat. — Jak wynika z tego zestawienia, nasza flota handlowa wykazuje stały, lecz powolny wzrost liczby statków. Gdy w r. 1935 posiadaliśmy ogółem 86 statków, w 1936 r. — 89, w roku ubiegłym nasza flota zwiększyła się do 96 statków, zaś w roku bieżącym dysponujemy już 106 jednostatkami.

Z ogólnej liczby statków handlowych przypada 50 jednostek na statki parowe, 44 na motorowe oraz 12 statków bez napędu mechanicznego. Łączny tonaż statków wynosi 99.408 ton, przy czym 38 statków posiada pojemność do 100 ton, 36 okrętów od 101 do 500 ton, 5 statków od 501 do 1000 ton, 15 od 1001 do 2000 ton, 6 od 2001 do 3000, — 1 od 3001 do 5000 ton, 3 od 4001 do 10.000 ton, wreszcie 2 statki mają pojemność powyżej 10 tysięcy ton.

WZNOWIENIE BUDOWY KANAŁU ŁĄCZĄCEGO KRAKÓW Z ZAGŁĘBIEM WĘGLOWYM

„Krakowski" kanał węglowy, którego budowa rozpoczętą została jeszcze przez rząd austriacki na ziemiach woj. krakowskiego i który w przyszłości połączy Kraków drogą wodną z Zagłębiem węglowym, będzie w dalszym ciągu budowany.

Po długich rozważaniach władze przyznały narazie jako pierwszą ratę kredyt w wysokości 2,000.000 zł na kontynuowanie budowy tego kanału Jak nas informują roboty rozpoczynają się już dziś we wtorek 26 bm. Częściowo przyznany kredyt będzie zużyty na zabezpieczenie Krakowa od powodzi (budowa węzła ludwinowskiego i ujście kanału do Wisły), a dalsze kwoty na budowę samego kanału. Warto przytem zaznaczyć, że — jak nas informują — koszt budowy 1 km. kanału kosztuje około 400.000 zł. W związku z rozpoczynającymi się robotami zatrudnionych będzie wielu bezrobotnych.

Można się spodziewać, że w ślad za przyznanym kredytem dwumilionowym na budowę kanału węglowego, przyznane zostaną kredyty na kontynuowanie regulacji Wisły, jako ważnej arterii komunikacyjnej, mogącej oddać nieocenione usługi dla rozwoju gospodarczego Polski jak i na wypadek wojny.

W związku z rozpoczynającymi się robotami wyjechał z Warczawy jeden z wyższych urzędników Ministerstwa Komunikacji, udając się do Krakowa.

POLSKA TWORZY BLOK PAŃSTW NEUTRALNYCH, OD SKANDYNAWII PO MORZE CZARNE? DOMYSŁY ANGIELSKIE O CELU WIZYTY MIN. CIANO W WARSZAWIE.

Londyn, 24 kwietnia. (Z. G.). Komentując planowaną wizytę min. Ciano w Warszawie, zaznacza „Sunday Times", że będzie ona miała na celu „poprawę pozycji Włoch w Europie".

Nie należy przypuszczać, aby wynikiem wizyty był jakiś konkretny układ — pisze dalej dziennik — jednak przyniesie ona niewątliwie korzyści dla obu narodów.

Jeżeli rozmowy się powiodą, Polska otrzyma dodatkowe gwarancje, które sprawią, że pozycja Warszawy wobec Berlina ulegnie wzmocnieniu, natomiast Włochy pozyskają nowego przyjaciela, którego poparcie wzmocni również ich stanowisko wobec Niemiec.

„Observer" zwraca uwagę, że zapowiedziana wizyta min. Becka w Sztokholmie zbiega się z mianowaniem pierwszego ambasadora Polski w Bukareszcie oraz zapowiedzią bliskiej wizyty premiera rumuńskiego w Polsce.

Zdaniem „Observera" dowodzi to, że Polska i Rumunia podejmują skuteczniejszą politykę zagraniczną, mającą na celu zrealizowania w jak najszybszym czasie bloku neutralnego od Skandynawji po morze Czarne. (Il. Kur. Codzien. Nr. 115).



Wizja plastyczna spółczesnej Europy środkowej. „Ken"

WYTWÓRNIA WIN OWOCOWYCH H. MAKOWSKI



Piwnice win owocowych H. Makowski w Kruszwicy, nad Goplem, gdzie przy właściwej temperaturze odbywa się fermentacja win.

POWIADOMIENIE

P. RYSZARD LINDNER I P. MIECZYSŁAW DANIELEWICZ W CZASOPIŚMIE „FLOTA POLSKA" NIE PRACUJĄ.

ADMINISTRACJA „FLOTY POLSKIEJ".


Dziś już każdy może posiadać nowoczesną superheterodynę
PHILIPSA
z monosterem
... wszystkie bowiem autoryzowane punkty sprzedaży Philipsa przy kupnie odbiornika 7-38 przyjmują na poczet należności stare odbiorniki wszystkich marek, rozkładając resztę należności na dogodne raty.
nowa automat. obsługa
Super 7-38 PHILIPS
R.28


FALALEUM
Specjalny chodnik celulozowy z niestrzępiącemi się brzegami
„Patent zgłoszony" „Wzór użytkowy"
Cena sklepowa za 1 m. 100 cm szerokości
50 Gr.
Praktyczny - Gustowny - Higjeniczny!
Wszędzie do nabycia.


PUSZKI WSZELK. RODZ. Z LITOGRAFICZNYM NADRUKIEM
WIADERKA NA PASTY, MUSZTARDY I MARMELADY.
KONEWKI TRANSPORTOWE.
SAMOCHODY DZIECINNE.
B.T.A. FABRYKA WYROBÓW BLASZANYCH
SIEMIANOWICE ŚL.


nowy budyń
D-ra OETKERA
MIGDAŁOWY PROSZEK BUDYNIOWY
o smaku orzechowo-śmietankowym
Dla 3-6 osób
PROSZĘ GO TAKŻE SPRÓBOWAĆ, JEST DOSKONAŁY!
Dr. OETKER

DRUKOWANO NA PAPIERZE DOSTARCZONYM PRZEZ FIRMĘ „PNIOWIEC" SP. Z O. O.
Klisze wykonano w Zakładzie Chemigraficznym „Spójnia Chemigrafów", Warszawa, Żelazna 28, tel. 607-04.
Prenumerata dwumiesięcznika „FLOTA POLSKA" rocznie, t. j. za 6 zeszytów, — zł. 12. (Administracja za terminowe dostarczenie czasopisma nie bierze odpowiedzialności). Pojedyńczy zeszyt zł. 2.
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 9, 1 p. Konto w P. K. O. 25.110.
Redakcja i Administracja czynna jest od godz. 3-ej do 4-ej. Ceny ogłoszeń: cała strona 600 zł., ½ — 350, ⅓ — 250, ¼ 200.

Redaktor i wydawca: Radosław Krajewski. *„Drukarnia Lekarska", Sp. z o. o., Warszawa, Leszno 56.*

FLOTA POLSKA

ART. MAL. TADEUSZ CIEŚLEWSKI (SYN)



G D A N S K (D R Z E W O R Y T)